

GR_GERICHTE SK2 2012 11 vom 24. September 2012

GR Gerichte, 2012-09-24, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/gr_gerichte_SK2_2012_11

FR: GR_GERICHTE SK2 2012 11 du 24 septembre 2012

IT: GR_GERICHTE SK2 2012 11 del 24 settembre 2012

Regeste

fahrlässige Körperverletzung | Beschwerde gegen StA, Einstellungsverfügung

Erwägungen

E. 2

Die Staatsanwaltschaft Graubünden sei anzuweisen, die Strafuntersuchung gegen Z. und Y. fortzuführen und Anklage wegen fahrlässiger Körperverletzung zu erheben.

Seite 3 — 19

E. 2.1

S. 64 mit Hinweisen). b) Ein fahrlässiges Erfolgsdelikt kann auch durch Unterlassen verübt werden. Voraussetzung dafür ist eine Rechtspflicht zur Vornahme der unterlassenen Handlung (Garantenstellung) und die Möglichkeit, diese Handlung vorzunehmen. Die Garantenstellung wird insbesondere durch die Verantwortlichkeit für die Sicherung oder Überwachung von bestimmten Gefahrenquellen begründet. Der (hypothetische) Kausalzusammenhang zwischen Unterlassung und Erfolg ist dann anzunehmen, wenn bei Vornahme der gebotenen Handlung der Erfolg mit einem ho-

Seite 7 — 19 hen Grad an Wahrscheinlichkeit nicht eingetreten wäre (BGE 116 IV 182 E. 4 S. 185 f. mit Hinweisen).

E. 3

Die Vorinstanz hat das Strafverfahren sowohl gegen Z. als technischen Leiter der D.-Bahnen wie auch gegen Y. als Bergbahnmitarbeiter mit der Begründung eingestellt, die europäische CEN-Norm EN 12929-1, wonach eine Abfahrtsrampe eine Neigung von 15-25% aufweisen müsse, finde vorliegend keine Anwendung. Die Erstellung der fraglichen Rampe in der gewählten Form sei strafrechtlich nicht zu beanstanden. Auch hätten sich zum Unfallzeitpunkt keine anderen kurzfristig unfallverhindernde Massnahmen wie eine Reduktion der Bahngeschwindigkeit oder gar das Abstellen der Anlage aufgedrängt. Sodann ergebe sich aus den Akten, dass Y. nach Erkennen der heiklen Situation beziehungsweise unmittelbar vor dem Unfall die Anlage gestoppt habe, dadurch jedoch den Unfall nicht mehr verhindern können. Auch dem Skilehrer B. könne keine unfallrelevante Pflichtwidrigkeit zum Vorwurf gemacht werden. Nachdem im Zusammenhang mit dem zu beurteilenden Unfall niemandem ein strafrechtlich relevantes Fehlverhalten zum Vorwurf gemacht werden müsse, sei die geführte Strafuntersuchung einzustellen. Dagegen wendet der Beschwerdeführer ein, die Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe (UUS) sei in ihrem Untersuchungsbericht zum Schluss gelangt, dass der Unfall auf die zu flache Ausstiegsrampe zurückzuführen sei, welche lediglich eine Neigung von 3.4 - 4.7% aufweise. Gemäss EN-Norm 12929-1 sei jedoch eine Neigung

von 15 - 25% erforderlich. Diese Norm sei gemäss Seilbahn- gesetz auf den vorliegenden Fall anwendbar. Damit liege seitens von Z., dem die- se Norm bekannt sei, eine Sorgfaltspflichtverletzung vor. Eine Anpassung der Rampe hätte jederzeit mit geringem Aufwand erfolgen können. Wäre die Rampe steiler gewesen, wären der Beschwerdeführer und seine Ehefrau rechtzeitig aus dem Gefahrenbereich herausgekommen. Zwischen der mangelhaften Abfahrts-

Seite 5 — 19 rampe und dem Unfall beziehungsweise den erlittenen Verletzungen bestehe da- mit ein adäquater Kausalzusammenhang. Y. sei demgegenüber vorzuwerfen, er hätte am Unfalltag anders reagieren und seine Vorgesetzten auf die gefährliche Ausstiegssituation aufmerksam machen müssen. Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bildet somit die Frage, ob Anhaltspunkte dafür ersichtlich sind, dass im konkreten Fall der Tatbestand der fahrlässigen schweren Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 2 StGB erfüllt wurde. Im Vordergrund der nachfolgenden Erwägungen steht die Beurteilung der Frage, ob das Handeln von Z. und Y. als fahrlässig im Sinne von Art. 12 Abs. 3 StGB qualifiziert werden muss beziehungs- weise, ob die Staatsanwaltschaft Graubünden die Strafuntersuchung gegen den technischen Leiter der D.-Bahnen einerseits und den zum Unfallzeitpunkt dienst- habenden Bergbahnmitarbeiter andererseits zu Recht eingestellt hat.

E. 4

Skifahren und Snowboarden bergen wie alle Sportarten Gefahren und Risi- ken. Wer diesen Sport ausübt, tut dies auf Grund eines eigenen Entschlusses. Damit ist er auch selbst dafür verantwortlich, dass er sich richtig vorbereitet und ausrüstet und mit den Gegebenheiten der gewählten Sportart vertraut macht. Es gilt der Grundsatz der Eigenverantwortlichkeit. Jeder muss selbst entscheiden, was er auf Grund seines Könnens und seiner Verfassung unter den gegebenen Umständen unternehmen darf und ohne Gefahr bewältigen kann. Skifahrer und Snowboarder sind damit für einen erlittenen Unfall in erster Linie selbst verant- wortlich. Nur in Ausnahmefällen können sie andere dafür verantwortlich machen. Die Eigenverantwortung der Sportler begrenzt mit anderen Worten die Siche- rungs- und Überwachungspflichten der Betreiber einer Sportanlage jedenfalls in- soweit, als von der Sportanlage für die Teilnehmer, insbesondere auch im Lichte ihrer individuellen Fähigkeiten, keine die Grundrisiken der Sportart übersteigende Gefahr ausgeht (vgl. Hans-Kaspar Stiffler, Schweizerisches Schneesportrecht, Bern 2002, § 2 N. 24 ff.).

E. 5

Der fahrlässigen Körperverletzung gemäss Art. 125 Abs. 2 StGB in Verbin- dung mit Art. 12 Abs. 3 StGB macht sich schuldig, wer einen Menschen am Körper oder an der Gesundheit schwer schädigt. Fahrlässig begeht jemand eine Tat, wenn diese darauf zurückzuführen ist, dass der Täter die Folge seines Verhaltens aus pflichtwidriger Unvorsichtigkeit nicht bedacht oder darauf nicht Rücksicht ge- nommen hat. Ein Schuldspruch wegen fahrlässiger Körperverletzung setzt somit voraus, dass der Täter den Erfolg durch Verletzung einer Sorgfaltspflicht verur- sacht hat. Sorgfaltswidrig ist die Handlungsweise, wenn der Täter zum Zeitpunkt der Tat aufgrund der Umstände sowie seiner Kenntnisse und Fähigkeiten die da- mit bewirkte Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte erkennen können und

Seite 6 — 19 müssen und wenn er zugleich die Grenzen des erlaubten Risikos überschritten hat (BGE 130 IV 7 E. 3.2 S. 10). a) Wo besondere Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, bestimmt sich das Mass der zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen

Vorschriften. Dies schliesst nicht aus, dass der Vorwurf der Fahrlässigkeit auch auf allgemeine Rechtsgrundsätze wie etwa den allgemeinen Gefahrensatz gestützt werden kann. Denn einerseits begründet nicht jeder Verstoss gegen eine gesetzliche oder für bestimmte Tätigkeiten allgemein anerkannte Verhaltensnorm den Vorwurf der Fahrlässigkeit und andererseits kann ein Verhalten sorgfaltswidrig sein, auch wenn nicht gegen eine bestimmte Verhaltensnorm verstossen wurde. Die Vorsicht, zu der ein Täter verpflichtet ist, wird letztlich durch die konkreten Umstände und seine persönlichen Verhältnisse bestimmt, weil naturgemäss nicht alle tatsächlichen Gegebenheiten in Vorschriften gefasst werden können. Grundvoraussetzung für das Bestehen einer Sorgfaltspflichtverletzung und mithin für die Fahrlässigkeitshaftung bildet die Vorhersehbarkeit des Erfolgs. Die zum Erfolg führenden Geschehensabläufe müssen für den konkreten Täter mindestens in ihren wesentlichen Zügen voraussehbar sein. Für die Beantwortung der Frage, ob der Täter eine Gefährdung der Rechtsgüter des Opfers hätte voraussehen beziehungsweise erkennen können und müssen, gilt der Massstab der Adäquanz. Danach muss das Verhalten geeignete sein, nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen. Die Adäquanz ist nur zu verneinen, wenn ganz aussergewöhnliche Umstände, wie das Mitverschulden des Opfers beziehungsweise eines Dritten oder Material- oder Konstruktionsfehler, als Mitursache hinzutreten, mit denen schlechthin nicht gerechnet werden musste und die derart schwer wiegen, dass sie als wahrscheinlichste und unmittelbarste Ursache des Erfolgs erscheinen und so alle anderen mitverursachenden Faktoren - namentlich das Verhalten des Angeschuldigten - in den Hintergrund drängen (vgl. BGE 135 IV 56 E).

E. 6

Zunächst ist eine allfällige Sorgfaltspflichtverletzung von Z. zu prüfen. Dabei gilt zu beachten, dass, wer Sportanlagen betreibt, als Garant dafür einzustehen hat, dass zur Gefahrenabwehr alle zumutbaren Vorsichts-, Schutz- und Überwachungsmaßnahmen vorgekehrt werden. Z. ist somit als technischer Leiter der D.-Bahnen dafür verantwortlich, dass sämtliche Pflichten aus Gesetz, Verordnung und Konzession dauernd erfüllt sind und die Anlagen den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. a) Im vorliegenden Fall strittig ist zunächst die Anwendbarkeit der EN-Norm 12929-1, Sicherheitsanforderungen für Seilbahnen und den Personenverkehr, welche unter 11.3.5 vorsieht, dass bei der Beförderung von Skifahrern nach dem Aussteigebereich eine Abfahrtsrampe so anzulegen ist, dass sie eine Neigung von 15 - 25% aufweist. Es ist nachstehend zu prüfen, inwieweit im vorliegenden Fall auf diese Norm abzustellen ist. aa) Die Europäische Norm EN 12929-1 hat den Status einer Schweizer Norm. Sie wird als technische Norm bezeichnet, die geeignet ist, die grundlegenden Anforderungen im Sinne von Art. 4 Abs. 1 des Bundesgesetzes über Seilbahnen zur Personenbeförderung (SebG; SR 743.01) gestützt auf Art. 4 Abs. 2 SebG zu konkretisieren. Die bezeichnete Schweizer Norm entspricht den harmonisierten europäischen Normen „Sicherheitsanforderungen für Seilbahnen für den Personenverkehr“, die im Auftrag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften und der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) vom Europäischen Komitee für Normung (CEN) erarbeitet und im Amtsblatt der Europäischen Union (EU) publiziert wurden. Die nationalen Vorworte und nationalen Anhänge (informativer Annex NA der jeweiligen SN EN-Norm) enthalten Erläuterungen der Schweizerischen Normen-Vereinigung (SNV) zur Anwendung der Normen in der Schweiz (vgl. Bundesblatt Nr. 50, 19. Dezember 2006, S. 9778). Im nationalen Vorwort der EN-Norm 12929-1 wird festgehalten, dass die genannte Europäische Norm nur für neu zu erstellende Seilbahnen gilt. Sicherheitsbestimmungen für

Umbauten bestehender Anlagen mit weiterlaufender Betriebsbewilligung sind in der Regel aufgrund der bei der Erteilung der Betriebsbewilligung geltenden eidgenössischen Bestimmungen festzulegen. Nötigenfalls können die Anforderungen der Europäischen Norm herangezogen werden. Diese Regelung deckt sich im Übrigen mit der Bestimmung von Art. 72 Abs. 1 der Seilbahnverordnung (SebV; SR 743.011), welche vorsieht, dass nach dem bisherigen Recht erteilte Konzessionen und Be-

Seite 8 — 19 triebsbewilligungen sowie kantonale Bewilligungen bis zu ihrem Ablauf, höchstens jedoch bis zum 31. Dezember 2027 gültig bleiben. ab) Z., der technische Leiter der D.-Bahnen, führte anlässlich seiner untersuchungsrichterlichen Befragung vom 16. August 2011 (act. 3.21) aus, die Betriebsbewilligung des Sesselliftes datiere vom Herbst 1998. Es handle sich um eine kuppelbare Umlaufbahn mit Sechsessel. Im Sommer 2004 sei für die Anlage eine Ausstiegsrampe erstellt worden. Dies gelte aber nicht als Umbau und habe auch nicht bewilligt werden müssen. Diese Aussage wird vom Bundesamt für Verkehr (BAV) mit Schreiben vom 14. Juni 2011 (act. C.4) bestätigt. Darin wird festgehalten, dass die fragliche Sesselbahn im Jahre 1998 erstellt wurde und somit die Vorschriften der damals gültigen Umlaufverordnung (UbVO) massgebend waren. Die CEN-Normen seien im EU-Raum im Jahre 2004 in Kraft getreten und seien für die Schweiz mit dem Inkrafttreten der neuen Seilbahngesetzgebung (SebG, SebV) per 1. Januar 2007 als anwendbar erklärt worden. Für bestehende Anlagen, das heisst für Anlagen mit Baujahr vor dem 1. Januar 2007, müssten seit Inkrafttreten der neuen Seilbahngesetzgebung genehmigungspflichtige Änderungen und Umbauten an den Anlagen gemäss den CEN-Normen durchgeführt werden. Solche Umbauten oder Änderungen seien dem BAV bezüglich der vorgenannten Anlage nicht bekannt. Aufgrund dieser Aussagen muss somit davon ausgegangen werden, dass die Seilbahnanlage C. vor Inkrafttreten des Seilbahngesetzes und der Seilbahnverordnung bewilligt und gebaut wurde und seither keine bewilligungspflichtigen Änderungen oder Umbauten vorgenommen wurden. Damit steht fest, dass gemäss nationalem Vorwort der EN-Norm 12929-1 die Sicherheitsbestimmungen anhand der zum Zeitpunkt der Erteilung der Betriebsbewilligung geltenden Bestimmungen und damit gemäss der Verordnung vom 11. April 1986 über die Sicherheitsanforderungen an Umlaufbahnen mit kuppelbaren Klemmen (Umlaufbahnverordnung UbVO; SR 743.121.1) festzulegen sind. Demzufolge findet die EN-Norm 12929-1 im vorliegenden Fall keine unmittelbare Anwendung. Daran ändert auch nichts, dass der Leiter der Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe (UUS) in seinem Untersuchungsbericht zu einem anderen Ergebnis kommt (act. 3.16). Wie auf Seite 2 des Untersuchungsberichts ausdrücklich hervorgehoben wird, werde der Bericht ausschliesslich zum Zweck der Verhütung von Unfällen beim Betrieb von Eisenbahnen, Seilbahnen und Schiffen erstellt. Die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen von Unfällen sei nicht Gegenstand der Untersuchung gemäss Art. 25 der Verordnung über die Meldung und Untersuchung von Unfällen und schweren Vorfällen beim Betrieb öffentlicher Verkehrsmittel (VUU; SR 742.161). Da es sich bei der Frage nach der Anwendbarkeit einer

Seite 9 — 19 Norm um eine Rechtsfrage und nicht um eine sachverhaltsrelevante Frage handelt, fällt deren Beantwortung ohnehin nicht in den Aufgabenbereich eines Sachverständigen. Die Anwendung des Rechts ist vielmehr Aufgabe des Gerichts und kann nicht delegiert werden (vgl. Heer in: Basler Kommentar Schweizerische Strafprozessordnung, a.a.O., N. 2 ff. zu Art. 182). Insofern kommt dem Untersuchungsbericht des UUS in

diesem Punkt keine massgebliche Bedeutung zu. ac) Muss nach dem Gesagten davon ausgegangen werden, dass die EN-Norm 12929-1 im vorliegenden Fall aufgrund geltender Übergangsbestimmungen nicht unmittelbar anwendbar ist, erübrigt es sich, auf die strittige Zuordnung der Abfahrtsrampe zum technischen oder betrieblichen Bereich näher einzugehen. Da auch in den Vorschriften der zum Zeitpunkt der Bewilligungserteilung der Sesselbahn gültigen Umlaufverordnung (UbVO) keine Bestimmungen enthalten waren, welche sich zur Beschaffenheit der Abfahrtsrampe, insbesondere zu deren Neigung, äusserten und somit auf keine gesetzlichen Vorschriften oder allgemein anerkannte Regeln privater beziehungsweise halbprivater Vereinigungen abgestellt werden kann, richtet sich das Mass der zu beachtenden Sorgfalt vorliegend nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen, insbesondere nach dem allgemeinen Gefahrensatz. Dabei kann grundsätzlich auch die vorgenannte EN-Norm herangezogen werden, wobei anzumerken ist, dass deren Anwendung im Sinne einer Empfehlung freiwillig ist. Ihr kommt keine rechtliche Verbindlichkeit zu. Das bedeutet, dass eine Abweichung von der Empfehlung allein keine Sorgfaltspflichtverletzung begründen kann. Vielmehr muss feststehen, dass die gewählte, von der Empfehlung abweichende Lösung, nicht dem technischen Standard entspricht, im vorliegenden Fall somit den allgemeinen Sicherheitsanforderungen nicht genügt. Da sich die genannte EN-Norm gemäss Schreiben des BAV vom 13. Juni 2012 (act. C.5) zur Zeit in Überarbeitung befindet und auch in Bezug auf die hier in Frage stehende Bestimmung betreffend Rampenneigungsbereich eine Änderung, genauer eine Reduktion der Neigung zur Diskussion steht, kommt dieser jedoch lediglich eine untergeordnete Bedeutung zu. b) Gemäss allgemeinem Gefahrensatz hat derjenige, der einen Gefahrenbereich schafft, die davon ausgehenden Gefahren zu kontrollieren und zu verhindern, dass dadurch Schädigungen fremder Rechtsgüter entstehen. Wer Sportanlagen betreibt oder einen sportlichen Wettkampfanlass veranstaltet beziehungsweise leitet, hat somit als Garant dafür einzustehen, dass zur Gefahrenabwehr alle zumutbaren Vorsichts-, Schutz- und Überwachungsmaßnahmen vorgekehrt werden. Die Verantwortlichen sind verpflichtet, die Anlage so herzurichten, dass sich die Sportler nicht überraschend mit untypischen, fallenartigen Hindernissen kon-

Seite 10 — 19 frontiert sehen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie weit die anzuwendende Sorgfaltspflicht konkret geht beziehungsweise, welche Massnahmen im Einzelfall zu treffen sind, damit sich die durch die gefährliche Tätigkeit geschaffene Gefahr nicht verwirklicht. Eine Schranke der Sicherungspflicht liegt - wie bereits ausgeführt wurde - in der Eigenverantwortung des einzelnen Sportlers. Es ist zu berücksichtigen, dass in erster Linie dieser für die Folgen der Gefährdung seiner Gesundheit einzustehen hat. Denn es muss dem eigenverantwortlich Handelnden offenstehen, sich sportlich zu betätigen und dadurch kalkulierbare Risiken einzugehen. Die Anforderungen an die Gefahrenabwendung haben sich mit anderen Worten unter anderem danach auszurichten, dass sie nicht zum Ziel haben können, völlige Gefahrenfreiheit zu garantieren. Sie sollen vielmehr die Gefahren auf ein erträgliches Mass beschränken. Jede Sportart birgt in sich ein unterschiedlich hohes sportspezifisches Grundrisiko. Betreiber von Sportanlagen sind damit grundsätzlich nicht gehalten, das sportartspezifische, tolerable Grundrisiko zu vermindern beziehungsweise eigenverantwortliche Sportler von einer kalkulierbaren Selbstgefährdung abzuhalten (Urteil des Bundesgerichts 6B_800/2010 vom 24. Februar 2011 E. 6 mit weiteren Hinweisen). Es ist somit im Folgenden zu prüfen, ob die Abfahrtsrampe am C. eine besondere Gefahr dargestellt hat, welche schwierig zu erkennen oder schwer zu vermeiden war und über das sportartspezifische Grundrisiko hinausging. Dabei gilt es zu

beachten, dass Stürze durch Un- geschicklichkeit, zu spätes Aussteigen, Verhaken mit den Skis oder andere ge- genseitige Beeinflussung der Bahnbenutzer typische Stürze im Ausstiegsbereich sind. Sie liegen im eigenverantwortlichen Bereich, wenn die Abfahrtsrampen für durchschnittlich befähigte Skifahrer und Snowboarder unter Berücksichtigung der Schneebeschaffenheit befahrbar sind. ba) Zunächst ist auf den Unfallhergang näher einzugehen. Der Beschwerdefüh- rer selbst sagte dazu im Rahmen der polizeilichen Befragung vom 6. Februar 2010 (act. 3.3) aus, er habe sich auf dem Sessel links neben seiner Frau und dem Ski- lehrer befunden. Vor dem Ausstieg hätten sie den Sicherheitsbügel geöffnet. Als seine Ski Schneekontakt gehabt hätten, sei er vom Sessel aufgestanden und ge- radeaus nach vorne gefahren. Der Skilehrer sei schneller weg gewesen. Seine Frau sei kurz vor ihm gefahren. Beim nach vorne fahren habe er von rechts einen kräftigen Schubs vom Sessel verspürt. Er und seine Frau, welche ebenfalls vom Sessel erfasst worden sei, seien beide nach links gefallen. Der Sessel sei dann über sie hinweg gefahren. Auch die Ehefrau des Beschwerdeführers, A., schilderte den Unfallhergang in ähnlicher Weise. Sie gab zu Protokoll (act. 3.5), sie hätten vor der Ausstiegsstelle den Sicherheitsbügel geöffnet. Sobald sie mit ihren Skis

Seite 11 — 19 Schneekontakt gehabt habe, sei sie aufgestanden und geradeaus vom Sessel weggefahren. Der Skilehrer sei etwa in gleicher Höhe wie sie nach vorne gefah- ren. Er sei dann allerdings rechts weggefahren. Ihr Mann sei auf selber Höhe wie sie gefahren. Beim nach vorne fahren habe sie plötzlich von rechts einen Stoss vom Sessel verspürt. Dadurch sei sie nach links gestürzt. Ihr Mann sei dann kurz nach ihr gestürzt. Wie er ihr später erklärt habe, habe auch er einen Stoss vom Sessel erhalten. Der Sessel sei dann über sie hinweg gefahren. Später sei der Lift dann angehalten worden. Der diensthabende Seilbahnangestellte der D.-Bahnen, Y., ergänzte diesen Sachverhalt anlässlich seiner polizeilichen Einvernahme da- hingehend (act. 3.6), dass die Fahrgäste vom Sessel aufgestanden und gera- deaus weggefahren seien. Der Skilehrer sei dann nach rechts weg in seine Rich- tung gefahren, wie wenn er ihm etwas mitteilen wollte. Die beiden anderen Gäste hätten noch im Fahrbereich der Sessel angehalten, wie wenn sie nicht sicher ge- wesen wären, wohin der Skilehrer habe fahren wollen. Er habe gesehen, wie der Sessel gegen die Frau zugefahren sei. Er habe sofort den Nothalt gedrückt. Der Sessel sei jedoch trotzdem gegen die Frau gestossen, welche dadurch zu Fall gekommen sei und den Mann mitgerissen habe. Der Skilehrer B., der sich zu- sammen mit dem X. und A. auf dem Sessel befunden hatte, konnte den Sturz selbst nicht beobachten. Auf die Frage hin, was jedoch aus seiner Sicht der Grund für den Unfall gewesen sei, führte er aus (act. 3.7), dass die Skis auf der Aus- stiegsrampe wegen des kalten und stumpfen Schnees schlecht geglitten seien, so dass man weniger schnell vom Sessellift weggekommen sei als normal. Vermut- lich habe X. dies beim Aussteigen zu wenig berücksichtigt. Aufgrund der weitge- hend übereinstimmenden Schilderungen der zum Zeitpunkt des Unfalls anwesen- den Personen steht fest, dass alle drei Fahrgäste ohne Probleme vom Sessel auf- gestanden und die Ausstiegsrampe hinuntergefahren sind. Dabei müssen sie schneller gewesen sein als der Sessel, denn keiner der Befragten gab an, vom Sessel die Rampe hinunter geschoben worden zu sein, was zweifellos der Fall gewesen wäre, wenn sich die Rampen- und Schneeverhältnisse so präsentiert hätten, wie der Beschwerdeführer in seiner Eingabe schildert. Vielmehr sagte A. aus, sie habe beim nach vorne fahren plötzlich von rechts einen Stoss vom Sessel verspürt. Daraus ergibt sich, dass sich die Eheleute bereits am Ende des Aus- stiegsbereichs befunden hatten, als sie vom Sessel umgestossen wurden, zumal der Sessel im Begriffe war, nach links abzdrehen, weshalb Veronika Irnich auch angab, von

rechts gestossen worden zu sein. Dies stimmt wiederum überein mit der von Y. bezeichneten Unfallstelle (act. 3.6). Daraus lässt sich schliessen, dass der Beschwerdeführer und seine Ehefrau die Fahrt gegen Ende des Ausstiegsbereichs verlangsamt oder - wie Y. darlegt - sogar angehalten haben. Dabei deutet

Seite 12 — 19 der Umstand, dass die Eheleute durch den Stoss des Sessels zu Fall kamen, auf einen deutlichen Unterschied zwischen der Geschwindigkeit des Sessels und derjenigen der Skifahrer hin, ansonsten der Stoss weniger heftig ausgefallen wäre. Auch macht weder der Beschwerdeführer noch seine Ehefrau geltend, sie hätten beim Wegkommen vom Sessel Probleme bekundet. Vielmehr wurden beide durch den Stoss des Sessels überrascht, was dafür spricht, dass sie zu diesem Zeitpunkt nicht befürchteten, den Gefahrenbereich nicht schnell genug verlassen zu können. Es erscheint daher aufgrund der Schilderungen des Beschwerdeführers und seiner Ehefrau naheliegend, dass diese - entsprechend der Darstellung von Y. - gegen Ende der Abfahrtsrampe anhielten und dort unerwartet vom Sessel umgestossen wurden. Hätten sie bereits zu Beginn der Abfahrtsrampe - beispielsweise aufgrund ungenügender Neigung - nicht ausreichend beschleunigen können, wären sie vom Sessel zumindest bis zum Ende des Ausstiegsbereichs geschoben worden.

bb) Der Benutzer eines Sesselliftes ist gehalten, an der Ausstiegsstelle vom Sessel aufzustehen und den Gefahrenbereich schnellst möglichst zu verlassen. Dies dient zum einen der eigenen Sicherheit, zum anderen aber auch der Sicherheit der nachfolgenden Fahrgäste, die durch wartende Personen nicht behindert werden sollen. Dabei kann sich der Schneesportler jedoch nicht darauf verlassen, dass die Ausstiegsstelle so ausgestaltet ist, dass er allein durch das Befahren der Abfahrtsrampe ohne weitere Eigenleistung (Stockstoss beim Skifahrer, Abstoss mit Fuss beim Snowboarder) genügend Geschwindigkeit aufbaut, um aus dem Gefahrenbereich zu gelangen. Genauswenig darf er sich bei einer steileren Rampe darauf verlassen, dass er ohne aktives Bremsen rechtzeitig zum Stillstand kommt, ohne dabei andere Pistenbenutzer zu gefährden. Vielmehr hat der Schneesportler selbst abzuschätzen, wie er sich aufgrund der konkreten Verhältnisse zu verhalten hat. Dies ist Teil seiner Eigenverantwortlichkeit. Im vorliegenden Fall kann nicht mehr nachvollzogen werden, ob der Beschwerdeführer die Fahrt ohne eigenes Zutun bis zum Stillstand verlangsamt oder - wie Y. aussagt - aktiv bremste, um sich nach dem Skilehrer umzuschauen. Fest steht jedoch, dass es in jedem Fall problemlos möglich gewesen wäre, sich mittels eines Stockstosses aus dem klar definierten Gefahrenbereich zu entfernen. Dies bestätigt auch F., welcher den C. am Vormittag des 2. Februar 2010 betreute. Er gab anlässlich seiner Befragung als Zeuge an (act. 3.38), es komme eigentlich nicht vor, dass die Leute so langsam fahren würden, dass man ihnen behilflich sein müsse. Die Steilheit der Rampe reicht somit grundsätzlich aus, um ohne grösseren Aufwand gefahrenfrei aus dem Lichtraumprofil des Sessels zu gelangen. Dies widerspiegelt

Seite 13 — 19 sich auch in den Unfallzahlen, aus welchen hervorgeht, dass es seit der Erstellung der Rampe im Jahre 2004 in diesem Bereich gerade einmal zu drei Bagatellunfällen kam. Es kann somit nicht per se von einer besonderen Gefährlichkeit der Rampe ausgegangen werden, welche für den Fahrgast nur schwierig zu erkennen oder schwer zu vermeiden war und über das sportartspezifische Grundrisiko hinausging, zumal der Gefahrenbereich hinreichend beschildert und markiert war. Auch der Beschwerdeführer hat die fragliche Abfahrtsrampe gemäss Aussagen seines Skilehrers (act. 3.7) bereits mehrfach bewältigt, ohne dass Schwierigkeiten aufgetreten wären. Er kannte folglich den Ausstiegsbereich und wusste somit, was auf ihn zukommen würde. Trotzdem erachtete er es

nicht für notwendig, den Ski- lehrer über allfällige Bedenken aufzuklären oder bereits beim Besteigen des Sessels um Verlangsamung der Fahrt beim Ausstieg zu bitten. Es muss vielmehr davon ausgegangen werden, dass auch der Beschwerdeführer selbst die Rampe bis zu seinem Unfall nicht für besonders gefährlich hielt. In diesem Zusammenhang ist auch festzuhalten, dass die Rampe gemäss übereinstimmenden Aussagen der Mitarbeiter der D.-Bahnen gebaut wurde, nachdem während mehrerer Saisons mit Schnee unterschiedliche Rampen modelliert und getestet worden waren. Aufgrund dieser Erfahrungen wurde schliesslich die für die Gäste am einfachsten befahrbare Rampe in Holz nachgebaut. Dem Beschwerdeführer ist an dieser Stelle zuzustimmen, dass eine steilere Rampe zwar die Gefahr minimiert, sich nicht rechtzeitig aus dem Gefahrenbereich entfernen zu können. Jedoch erhöht sich durch eine steilere Abfahrt - insbesondere bei Anfängern und Kindern - auch das Risiko eines Sturzes im Gefälle, was nicht nur für die betroffene Person, sondern auch für die anderen Fahrgäste gefährlich werden kann. Diese Risiken gilt es gegeneinander abzuwägen. Völlige Gefahrenfreiheit im Ausstiegsbereich einer Sesselbahn ist mit keiner Rampenart zu erreichen. Dass eine wesentlich steilere Rampe ebenfalls zu Sicherheitsproblemen führen kann, zeigt der Umstand, dass die entsprechende EN-Norm betreffend Rampenneigung - wie bereits ausgeführt wurde - gerade einer Revision unterzogen und voraussichtlich aufgrund negativer Erfahrungen nach unten korrigiert wird.

bc) Ist der fraglichen Rampe an sich im vorliegenden Fall eine besondere Gefährlichkeit per se abzusprechen, bleibt zu prüfen, ob zum Unfallzeitpunkt besondere Verhältnisse vorherrschten, welche spezielle Massnahmen erforderlich gemacht hätten. Y. führte diesbezüglich aus (act. 3.22), ihm sei aufgrund des Verhaltens der Skifahrer nicht aufgefallen, dass der Schnee an diesem Tag speziell stumpf oder spitz gewesen wäre. Auch seien ihm an diesem Tag keine besonderen Probleme der Fahrgäste beim Verlassen des Sessels aufgefallen. G., Funktio-

Seite 14 — 19 när der D.-Bahnen, beschrieb die Rampe am Unfalltag als „wie immer“. Sie sei wie üblich täglich auf den Zustand „Pulver gut“ hergerichtet worden. Es habe keine eisigen Stellen oder dergleichen gegeben (act. 3.36). Dies bestätigen auch H. (Rettungsdienst) und F. (Mitarbeiter technischer Dienst), welche als Zeugen einvernommen wurden (act. 3.37 und 3.38). Der Skilehrer B., der die Rampe gleichzeitig mit dem Beschwerdeführer befahren hatte, führte überdies aus, es sei am fraglichen Tag objektiv kein Problem gewesen, vom Lift wegzukommen, man habe einfach die Schneeverhältnisse etwas einschätzen müssen. Dies hätten seine Gäste eigentlich können müssen. Es sei ja nicht die erste Fahrt gewesen. Er selbst habe den Lift ganz normal verlassen, das heisst, er sei wie üblich mit einem Stockstoss nach vorne weggefahren. Es gab somit im vorliegenden Fall keine Hinweise dafür, dass die Schneeverhältnisse zum fraglichen Zeitpunkt derart schwierig gewesen wären, dass zur Wahrung der Sicherheit der Fahrgäste weitere Massnahmen wie eine Reduktion der Fahr- respektive der Umlaufgeschwindigkeit hätten ergriffen werden müssen. Insbesondere musste die Bahn an jenem Morgen nicht häufiger verlangsamt oder gar angehalten werden wie an anderen Tagen (vgl. act. 3.28). Kommt hinzu, dass sich die Schneeverhältnisse auf der übrigen Piste ähnlich präsentiert haben dürften, da die geltend gemachten Schwierigkeiten einzig mit der fehlenden Gleitfähigkeit aufgrund der tiefen Temperaturen am Tag des Unfalls begründet werden. Dies wird auch seitens des Skilehrers bestätigt (act. 3.35), wonach die Pisten an jenem Morgen etwas „stumpf“ gewesen seien. Auch auf der Piste kann bei stumpfem Schnee nicht bereits von einer sorgfaltswidrigen Präparation gesprochen werden. bd) Nach dem Gesagten steht fest, dass die Abfahrtsrampe am C. nach dem damaligen

Kenntnisstand ausreichend gesichert war und keine besondere Gefahr darstellte. Der Bergbahnbetreiber hat sich keiner Sorgfaltspflichtverletzung schuldig gemacht, indem er - nachdem verschiedene Modelle getestet wurden - die Abfahrtsrampe in der heute zu beurteilenden Art erstellen liess. Mit anderen Worten hat er alle in Bezug auf die Ausgestaltung der Rampe und auf die zu treffenden Schutzvorkehrungen geltenden Sorgfaltsrichtlinien eingehalten. Auch die herrschenden Temperaturen am Unfalltag machten keine weiteren Schutzmassnahmen erforderlich. Aufgrund des Gesagten lag keine Fremdgefährdung vor, welche über das sportartspezifische Grundrisiko hinausgegangen wäre. Dies insbesondere auch im Hinblick auf das Mass an Eigenverantwortung, welches X. als langjährigem und gutem Skifahrer (vgl. Aussage des Skilehrers act. 3.35) zuzusprechen ist. Eine Abwälzung des mit der Ausübung des Skisports verbundenen Risikos auf den Bergbahnbetreiber fällt im vorliegenden Fall ausser Betracht.

Seite 15 — 19

E. 7

Des Weiteren ist zu prüfen, ob Anhaltspunkte für ein strafrechtlich relevantes Verhalten des zum Unfallzeitpunkt diensthabenden Bergbahnmitarbeiters Y. vorliegen. Der Beschwerdeführer wirft dabei dem Beschuldigten zweierlei vor. Einerseits hätte dieser am Unfalltag anders reagieren und andererseits hätte er seine Vorgesetzten auf die gefährliche Ausstiegssituation aufmerksam machen müssen. a) Der Beschwerdeführer macht zunächst geltend, Y. als erfahrener Skifahrer hätte merken müssen, dass die Schneeverhältnisse an besagtem Tag wegen der tiefen Temperaturen ungünstig gewesen seien. Von Skitouristen könne nicht erwartet werden, dass sie die Schneesituation in gleicher Weise wie ein Bergbahnangestellter, der sich täglich im Schnee aufhalte, richtig einschätzen können. Bei derartigen Schneeverhältnissen und in Kenntnis des minimalen Gefälles beim Ausstieg hätte Y. entsprechende Sicherheitsmassnahmen treffen müssen. Eine mögliche Massnahme wäre die Verlangsamung der Bahn während des Ausstiegs von älteren Personen gewesen. Y. habe zwar verlangsamt, jedoch viel zu spät. Zum Zeitpunkt, als er den Verzögerungsknopf gedrückt habe, hätte er den Nothalt drücken müssen. Der Beschwerdeführer berücksichtigt nicht, dass die Temperaturen nicht nur bei der Bergstation des C., sondern auch im Pistenbereich den Schnee beeinflussten. Dies wird auch von B. bestätigt (act. 3.35). Gemäss seinen Aussagen fuhr die Gruppe bis zum fraglichen Zeitpunkt bereits zwei- bis dreimal eine andere Piste hinunter. Die Pisten seien an diesem Morgen wie üblich gut präpariert gewesen. Es sei sehr kalt, vielleicht minus 15 Grad, und entsprechend etwas „stumpf“ gewesen. Der Beschwerdeführer wusste somit, welche Gleiteigenschaften der Schnee zum fraglichen Zeitpunkt aufwies. Zudem ist jeder Schneesportler aufgrund der allgemeingültigen FIS-Regel Nr. 2 gehalten, seine Geschwindigkeit und seine Fahrweise seinem Können und den Gelände-, Schnee- und Witterungsverhältnissen sowie der Verkehrsdichte anzupassen. Diesen Gegebenheiten müssen Skifahrer und Snowboarder Rechnung tragen oder, umgekehrt formuliert, keine dieser Gegebenheiten vermag sie zu entlasten, wenn sie einen Unfall verursachen (Stiffler, a.a.O., § 2 N. 71 ff.). Es mutet nun etwas seltsam an, wenn der Beschwerdeführer diese ihm obliegende Eigenverantwortung auf einen Bergbahnangestellten übertragen will. Dies umso mehr, als die richtige Einschätzung der Verhältnisse und daraus folgend das angemessene Verhalten im Wesentlichen auch von den subjektiven Fähigkeiten eines jeden Schneesportlers abhängen, welche nur dieser selber beurteilen kann und von der diensthabenden Aufsichtsperson an der Bergstation nicht erkennbar sind. In diesem Zu-

sammenhang kann auch auf die Aussage des Skilehrers B. hingewiesen werden,

Seite 16 — 19 wonach es sich beim Beschwerdeführer um einen guten Skifahrer handle. Objektiv sei es kein Problem gewesen, vom Lift wegzukommen. Man habe einfach die Schneeverhältnisse einschätzen müssen, wozu seine Gäste in der Lage gewesen seien (act. 3.35). Eine Verlangsamung der Fahrt bei sämtlichen Fahrgästen in fortgeschrittenem Alter wäre daher offenkundig nicht zweckmässig. Ein solches Ansinnen erweist sich auch deshalb als realitätsfremd, weil das Alter der Fahrgäste mit Skiausrüstung kaum abschätzbar ist und die jeweilige Fahrfähigkeit nicht mit dem Alter der Fahrgäste zusammenhängen muss. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass es jedem Fahrgast, der aufgrund seines Alters oder seiner Fahrfähigkeiten mit Schwierigkeiten im Bereich des Ausstiegs rechnen muss, selbst obliegt, bereits beim Einstieg das Bahnpersonal darüber zu informieren und eine Verlangsamung der Fahrt zu verlangen. Dies umso mehr, wenn die entsprechende Person den Ausstiegsbereich, wie im Falle des Beschwerdeführers, bereits von früheren Fahrten her kennt. Auch der Vorwurf, Y. hätte zum Zeitpunkt, als er den Verzögerungsknopf drückte, bereits den Nothalt drücken müssen, erweist sich als offensichtlich unbegründet. Wie aus dessen Aussagen hervorgeht (act. 3.22), betätigte er den Verzögerungsknopf einzig, weil B. auf ihn zufuhr und er davon ausging, dass ihm dieser etwas mitteilen wollte. Zu diesem Zeitpunkt fuhren auch der Beschwerdeführer und seine Ehefrau - wie vorstehend dargelegt wurde - noch ohne Probleme geradeaus nach vorne. Es gab somit keine Veranlassung, in dieser Situation den Sessellift per Notknopf anzuhalten, zumal nicht voraussehbar war, dass der Beschwerdeführer und seine Frau die Fahrt so verlangsamen würden, dass sie vom Sessel eingeholt und schliesslich umgestossen werden würden. b) Daneben wirft der Beschwerdeführer Y. vor, dass sich dieser gegenüber den Vorgesetzten nie über den mangelhaft konzipierten Ausstieg beschwert hätte. Gemäss eigenen Aussagen hätte dieser wiederholt Schneesportler aus dem Gefahrenbereich wegstossen müssen, damit sie rechtzeitig von der Bahn wegkommen würden. Der Beschwerdeführer verschweigt an dieser Stelle jedoch, dass Y. aussagte (act. 3.22), es könne vorkommen, dass er zwei- bis dreimal pro Stunde Personen - teilweise auch unnötigerweise - helfe, wobei es sich vor allem um Kinder handle. Gleiches ergibt sich auch aus den Äusserungen von F. (act. 3.38), welcher ausführte, dass die Fahrt üblicherweise verlangsamt werde, wenn Kinder kämen oder wenn jemand etwas fallen lasse. Wenn dies nicht reiche, so werde der Stop-Knopf gedrückt. Eigentlich komme es nicht vor, dass die Leute so langsam wegfahren würden, dass man ihnen behilflich sein müsse. Das sei sicher auch am fraglichen Vormittag nicht so gewesen. Er helfe nie, indem er jemanden wegstosse. Selten führe er Kinder von der Bahn weg. Dies aber bei reduzierter

Seite 17 — 19 Fahrgeschwindigkeit. Er bekomme dann von der Talstation frühzeitig eine Meldung, damit die Geschwindigkeit rechtzeitig gedrosselt werden könne. Dass bei Kindern eine besondere Aufmerksamkeit und manchmal eine zusätzliche Hilfestellung erforderlich sind, liegt in der Natur der Sache und lässt keine Rückschlüsse auf die Gefährlichkeit der Abfahrtsrampe oder ein allfälliges Fehlverhalten von Y. im vorliegenden Fall zu. Wie bereits ausgeführt wurde, stellte die Konstruktion der Abfahrtsrampe, aber auch deren Beschaffenheit am Tag des Unfalls, keine besondere Gefahr dar, über welche Y. hätte Meldung erstatten müssen. Es bestehen damit auch diesbezüglich keinerlei Anhaltspunkte einer strafrechtlich relevanten Sorgfaltspflichtverletzung seitens von Y..

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass sich aus den vorliegenden Akten nicht genügend Anhaltspunkte dafür ergeben, dass im konkreten Fall der Tatbestand der fahrlässigen schweren Körperverletzung im Sinne von Art. 125 Abs. 2 StGB erfüllt ist. Namentlich kann angesichts des vorliegenden Beweisergebnisses nicht davon ausgegangen werden, dass der Betreiber der C. wie auch der diensthabende Bergbahnmitarbeiter fahrlässig im Sinne von Art. 12 Abs. 3 StGB gehandelt haben, so dass diese Personen nicht zur Rechenschaft gezogen werden können. Vielmehr erscheint es naheliegend, dass das Verhalten des Beschwerdeführers ursächlich für den Unfall war. Im Falle einer Anklageerhebung müsste daher unter den gegebenen Umständen mit einem Freispruch gerechnet werden. Die Einstellung der Strafuntersuchung erfolgte daher aus triftigen Gründen und ist nicht zu beanstanden. Demzufolge ist die Beschwerde von X. abzuweisen. 9.a) Bei diesem Ausgang sind die Kosten des Beschwerdeverfahrens dem Beschwerdeführer aufzuerlegen (Art. 428 Abs. 1 StPO). Gestützt auf den geltenden Gebührenrahmen von Fr. 1'000.00 bis Fr. 5'000.00 (Art. 8 der Verordnung über die Gerichtsgebühren im Strafverfahren [VGS; BR 350.210]) erscheint vorliegend eine Gebühr von Fr. 2'000.-- als angemessen. b) Wird die beschuldigte Person ganz oder teilweise freigesprochen oder wird das Verfahren gegen sie eingestellt, so hat sie gemäss Art. 429 Abs. 1 lit. a StPO unter anderem Anspruch auf Entschädigung ihrer Aufwendungen für die angemessene Ausübung ihrer Verfahrensrechte. Dies betrifft namentlich die Kosten einer Wahlverteidigung. Das Gesetz spricht von einer „angemessenen Ausübung der Verfahrensrechte“. Damit wird auf die Praxis Bezug genommen, Anwaltskosten nur zu übernehmen, wenn ein Beistand angesichts der tatsächlichen oder rechtlichen Komplexität notwendig war und Arbeitsaufwand und Honorar gerecht-

Seite 18 — 19 fertig erscheinen. Der Rechtsvertreter der Beschwerdegegner hat vorliegend keine Honorarnote eingereicht. Für die eingereichte Stellungnahme erscheint der Beschwerdeinstanz unter Berücksichtigung des zeitlichen Aufwands und der Schwierigkeit der Sache eine Entschädigung in der Höhe von Fr. 2'500.-- einschliesslich Mehrwertsteuer als angemessen.

Seite 19 — 19 III.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.