

"Achtung Vorschriften!" - FIS-Regeln für Modeskitouren?

Als RichterIn betrachte ich es als meine Aufgabe, Probleme zu lösen, Entscheidungen zu treffen, diese nachvollziehbar zu begründen und damit lebbare, praktikable Handlungsanleitungen in menschlichen Konfliktsituationen zu geben. Das habe ich so weit verinnerlicht, dass mir die Übernahme dieses Referats nicht leicht fiel. Ich habe mehr Fragen aufzuwerfen als Lösungen anzubieten. Doch – so versichert mir der Veranstalter – genau das sei das Ziel.

Begleiten Sie mich gedanklich – das Wochenende steht bevor - auf einen winterlichen Ausflug in die nahe gelegene Bergwelt, auf den wir uns leider nicht allein, sondern gemeinsam mit Dutzenden anderen Gruppen und einzelnen Wintersportlern begeben. Unser Ziel ist ein Gipfel im Mittelgebirge unweit der Hauptverkehrswege mit ausreichend Parkmöglichkeiten für unsere fahrbaren Untersätze, vom SUV über den Kleinbus bis zum von der Sektion angeforderten 50-Sitz-Bus. Die Tour ist ein Anziehungspunkt für Hundertschaften, moderat steil und im Internet als "bei vorausschauender Spurwahl wenig lawinengefährlich" angepriesen; so oft begangen, dass sich meist schon im Frühwinter eine ausgetretene Piste Richtung Gipfel zieht. Tourenplanung und Orientierung vor Ort erübrigen sich offenbar: Man muss sich nur in die Spur stellen...

- *Der Gipfel lockt an diesem strahlenden Dezembertag nach den Schneefällen der letzten 2 Tage.*

- *Einhaltung von Abständen im Aufstieg? Wahrscheinlich überbewertet und praktisch heute nicht durchführbar, wird man doch rechts und links von schnelleren Einzelpersonen und sogar von Gruppen überholt.*
Der Gipfel lockt.

- *Beurteilung der lokalen Lawinengefahr? Bei so vielen Begehungen, nicht nur heute, sondern seit den ersten Schneefällen dieses Winters wahrscheinlich nicht notwendig.*
Die anderen gehen ja auch.
Der Gipfel lockt. Und erst die Abfahrt.

- *Offensichtliche Gefahrenzeichen? Hat jemand im allgemeinen Wirbel etwas gehört?*

Setzungsgeräusche?

Der Gipfel lockt und die Chance auf die vielleicht noch nicht so sehr verspurte Abfahrt über den Nordhang, wenn wir nur schnell genug sind.

- *Beurteilung des Geländes? "Was und wer ist über mir und unter mir?", wird gelehrt¹ zu fragen. Keine Zeit. Man kann nur soviel sagen: Viele Leute unterwegs heute!*
- *Hält der Hang so viele Menschen aus? Und jetzt kommen schon die ersten wieder von oben herunter. Es wird unübersichtlich. Schnell durch die letzte Steilstufe. Aus Zufall ohne Gegenverkehr von oben. Der Gipfel ist erreicht. Alle sind heiß auf die Abfahrt.*
- *Kommunikation ist nun gefragt. In welchem Abfahrtskorridor bewegen wir uns als Gruppe wie weit? Wo ist der nächste Sammelpunkt? Welche Abstände halten wir ein? Anweisungen und Absprachen für alle klar verständlich halten ist für unser kleines und feines Grüppchen kein Problem: aber die anderen? Wie kommuniziere ich mit 100 Leuten im Hang?*

Willkommen in der schönen neuen Welt des Massen-Skitourismus!

1. Verkehrsnorm, Standard, Empfehlungen, Lehrmeinungen – wer regelt den Umgang mit der Lawinengefahr?

Ich habe meine Aufgabenstellung so gedeutet, dass der Begriff der Modeskitour sich in unserem Kontext auf die Begehung durch eine Vielzahl von Menschen bezieht und ich auf die dadurch gegebenen besonderen Gefahrenmomente eingehen soll.

Die Gefährdungslage einer Einzelperson oder einer Kleingruppe bei von ihr alleine begangenen Skitouren ist eine andere als die oben dargestellte. Diese Gefahren sind objektiv die höhere Belastung der Schneedecke² und die höhere Wahrscheinlichkeit von

¹ Mössmer/Würtl/Larcher, Sicher am Berg. Skitouren. Risikomanagement Stop or Go und Notfall Lawine. 4. Auflage (2018), 73.

² Nur im Falle eines pistenartig ausgefahrenen, ständig genutzten Hanges kann die Lawinengefahr im Vergleich zum umliegenden Gelände in der Modeskitour niedriger eingestuft werden. Vergleiche Mössmer/Würtl/Larcher, Sicher am Berg. Skitouren. Risikomanagement Stop or Go und Notfall Lawine. 4. Auflage (2018), 95.

Kollisionen zwischen Abfahrenden sowie zwischen Abfahrenden und Aufsteigenden. Der Faktor Mensch³ kommt auf der stark begangenen Skitour ganz besonders zum Tragen. Wir unterliegen hier – ähnlich wie in der zu groß gewählten Gruppe - eher Sinnestäuschungen, tappen häufiger in Wahrnehmungsfällen und sind in den Kommunikationsmöglichkeiten mit Personen außerhalb unserer Gruppe erheblich eingeschränkt. Die Existenz von Spuren und die Wahrnehmung anderer Skitourengeher vermittelt ein Gefühl der (falschen⁴) Sicherheit. Offensichtliche Gefahrenzeichen werden weniger gut erkannt. Die Risikobereitschaft nimmt zu. Absprachen über einzuhaltende Aufstiegs- und Abfahrtskorridore, Abstände im Aufstieg und in der Abfahrt oder Sammelpunkte können bei einer Vielzahl von Skitourengehern, die in keiner Beziehung zueinander stehen, rein faktisch etwa aufgrund der Geländegegebenheiten oder der Wetter- und Windsituation nicht mehr getroffen werden und scheitern (wie die Erfahrung zeigt) oft an der mangelnden Bereitschaft der Wintersportler. Und selbst wenn man die notwendigen Absprachen treffen könnte: Was ist vernünftig? Gibt es Verhaltensempfehlungen? Gibt es Regeln?

Standard und Verkehrsnorm

Unter Standard⁵ versteht man im allgemeinen Sprachgebrauch eine einheitliche oder vereinheitlichte, *weithin* anerkannte und meist angewandte Art und Weise etwas herzustellen oder durchzuführen, die sich gegenüber anderen Vorgehensweisen durchgesetzt hat. In dieser Bedeutung ist der Begriff nicht nur in den Bereichen Technik und Methodik, sondern auch im Bergsport üblich und er findet regelmäßig Eingang in Gutachten und Publikationen. Eine Legaldefinition für diesen Begriff existiert nicht.

Verkehrsnormen, die den Standard in diesem Sinne widerspiegeln können, sind als *allgemein* anerkannte Verhaltensregeln und Erfahrungssätze, die sich im jeweiligen Verkehrskreis durchgesetzt haben, etwas mehr. Sie stellen für Staatsanwaltschaften und Gerichte Gradmesser für „richtiges“ Verhalten bei der Sportausübung dar. Sie sind keine Rechtsnormen, die vom Gesetzgeber geschaffen werden, sondern sie beruhen auf der Übung und den Gepflogenheiten der die jeweilige Sportart Ausübenden. Mangels das

³ Vergleiche (w)³ Ein Wegweiser zur Selbsteinschätzung für Skitourengeher, Schneeschuhgeher und Freerider der Naturfreunde Österreich, Referat Skitouren und Bergsport (2015).

⁴ Stark verspürte Korridore gelten als Zeichen für relative Lawinensicherheit. Das gilt allerdings nicht bei starker Durchfeuchtung. Vergleiche *Mössmer/Würtl/Larcher*, Sicher am Berg. Skitouren. Risikomanagement Stop or Go und Notfall Lawine. 4. Auflage (2018), 95.

⁵ Die im deutschen Sprachraum eingetretene Begriffsverwirrung dürfte auf den englischen Begriff *standard* zurückzuführen sein, der dem deutschen Ausdruck für Norm als in einem Normungsverfahren beschlossene, allgemeingültige sowie veröffentlichte Regelung eines Sachverhaltes entspricht, somit aber eine ganz andere Bedeutung hat.

konkrete Verhalten der Sportausübenden regelnder Gesetze sind sie Richtschnur für den einzuhaltenden Sorgfaltsmaßstab. Da das geschriebene Gesetz beispielsweise keine Anordnungen über eine maximal erlaubte Steilheit bei Abfahrten im freien Gelände in Beziehung zu Lawinenwarnstufen enthält, ist das Maß der einzuhaltenden Sorgfalt und die Grenze der tolerierten Gefährlichkeit eines Verhaltens nach den Gepflogenheiten der gewissenhaften und verständigen Angehörigen des jeweiligen Verkehrskreises zu bestimmen. Ein Verstoß gegen eine Verkehrsnorm bedeutet nicht zwangsläufig eine objektive Sorgfaltswidrigkeit; sie "indiziert" sie bloß: Verstößt man gegen eine Verkehrsnorm, liegt ein Sorgfaltsverstoß nahe. Trotz der Regelwidrigkeit kann aber das Verhalten im Einzelfall noch sorgfältig und somit straffrei sein.⁶ Verkehrsnormen sind in diesem Sinne „flexibel“. Sie ermöglichen es dem Gericht, konkret auf den Einzelfall bezogene, „sachgerechte“ Entscheidungen zu treffen.

Bei der Abgrenzung des Begriffes "Standard" vom Begriff "Verkehrsnorm" ist Vorsicht geboten: Der Sachverständige hat die Tatsachenbasis für den ihn beauftragenden Richter oder Staatsanwalt zu schaffen, indem er die einzelnen Kriterien dafür, ob eine Maßnahme schon so weit Standard geworden ist, dass man von „allgemein anerkannt“ sprechen kann, herausarbeitet. Dabei hat er zu eruieren, ob für den zu beurteilenden Fragenkomplex Empfehlungen der Berufsverbände existieren, Publikationen vorliegen und diese in der Aus- und Weiterbildung sowie in der Praxis auch umgesetzt⁷ werden. Auf dieser Basis entscheiden dann die Gerichte, ob eine Maßnahme bereits den Charakter einer Verkehrsnorm hat, und nicht die Sachverständigen. Ob ein Verhalten der Verkehrsnorm entspricht oder nicht, ist also eine Rechtsfrage.

Empfehlungen und Lehrmeinungen

Empfehlungen und Lehrmeinungen von Interessen- und Fachverbänden oder alpinen Vereinen stellen weder den Standard noch die Verkehrsnorm dar. Sie sind – einschlägiger Qualitätsstandard der empfehlenden Organisation vorausgesetzt - als Gradmesser des objektiven Sorgfaltsmaßstabes zu verstehen⁸ und können in die Entscheidung des

⁶ *Burgstaller in Höpfel/Ratz, WK zum StGB 2. Auflage, § 6 Rz 47; Huber in Leukauf/Steininger, StGB 4. Auflage (2017) § 6 Rz 10.*

⁷ Für den Bergsport zuletzt *Ermacora, Die Haftung von Sportlehrern und Bergführern im alpinen Raum, Sonderheft Verkehrsrechtstag 2013, ZVR 2013/249, 456* und *Kocholl, Sportkletterer im Fall – Anforderungen an Verhalten und Partnersicherung, ZVR 2009/2, 5*, der allerdings im Gegensatz zu *Ermacora, aaO*, und *Burgstaller in Höpfel/Ratz, WK zum StGB 2. Auflage, § 6 Rz 46*, das Erfordernis der schriftlichen Fixierung nicht sieht. Gegen das Erfordernis der Schriftlichkeit auch *Huber in Leukauf/Steininger, StGB 4. Auflage (2017) § 6 Rz 10 mwN.*

⁸ So zumindest für Empfehlungen von Fachverbänden wie dem Österreichischen Fachverband der Seilbahnen in seinen Empfehlungen für Skipistengeher: *Rzeszut, Die Pistentourengeher – Regeln des Österreichischen Kuratoriums für alpine*

Gerichtes einfließen. Je kompetenter ein Interessenverband ist, desto größer ist die Eignung seiner Empfehlungen und sonstigen Orientierungshilfen, als Ausdruck einer Verkehrssitte, in ihrer rechtlichen Bedeutung somit als Verkehrsnorm, verstanden zu werden.⁹

Die Maßfigur im Strafrecht

Fehlen sowohl Rechtsvorschrift als auch Verkehrsnorm, wie das in weiten Bereichen des Bergsports der Fall ist, so bestimmt sich das Maß der anzuwendenden Sorgfalt danach, welche Sorgfalt im gegebenen Fall ein mit den rechtlich geschützten Werten angemessen verbundener, besonnener und einsichtiger Mensch in der Lage des Täters aufwenden würde, um die Gefahr einer Rechtsgutbeeinträchtigung zu erkennen und hintanzuhalten. Hinter dieser sperrigen juristischen Definition verbirgt sich das gedachte Verhalten einer Modellfigur, der sogenannten *Maßfigur*. Die vom Gericht und nicht vom Sachverständigen zu beantwortende Rechtsfrage¹⁰ lautet: Wie hätte sich in der konkreten Situation ein gewissenhafter und einsichtiger Mensch des jeweiligen Verkehrskreises (also der gewissenhafte und besonnene Bergführer, Übungsleiter, Skitourengeher etc.) verhalten? Dieselbe Frage ist zu stellen, wenn eine existierende Verkehrsnorm zu unbestimmt ist und der näheren Konkretisierung bedarf. Es liegt auf der Hand, dass dieses Problem von einem Juristen nicht ohne die Unterstützung eines Sachverständigen gelöst werden kann. Die korrekte Fragestellung an den Sachverständigen, dem rechtliche Beurteilungen verwehrt sind¹¹, kann nur gerichtet sein auf das Verhalten des *durchschnittlichen*, gewissenhaften und einsichtigen Alpinisten. Ob das Verhalten im konkreten Fall der Maßfigur entsprochen hat, bleibt Rechtsfrage; ihre Beantwortung ist dem Gericht vorbehalten.

2. Das Phänomen Masse – FIS-Regeln als Lösung?

Die von verschiedenen Institutionen ausgearbeiteten Pistenregeln wie die FIS-Regeln oder der Pistenordnungsentwurf (POE) des Österreichischen Kuratoriums für alpine Sicherheit sind keine Rechtsnormen und auch nicht Gewohnheitsrecht. Sie können als Zusammenfassung der im Skisport geltenden Grundsätze im Hinblick auf das Sorgfaltsgebot richtig oder falsch sein. Sie können einen Sorgfaltsmaßstab richtig

Sicherheit und ihr Rechtscharakter aus strafrechtlicher Sicht, ZVR 2010/194, 394.

⁹ Rzeszut, aaO, 393.

¹⁰ Burgstaller in Höpfel/Ratz, WK zum StGB, 2. Auflage, § 80 Rz 20.

¹¹ Tanczos in Krammer/Schiller/Schmidt/Tanczos, Sachverständige und ihre Gutachten, 2. Auflage (2015), 78f mit weiteren Nachweisen und Beispielen für die Abgrenzung von Tatfrage und Rechtsfrage.

beschreiben, sind aber selbst nicht Sorgfaltsmaßstab¹². Mangels Rechtsnormcharakters können sie schon gar nicht außerhalb der Piste gelten¹³. Dort ist das allgemeine Sorgfaltsgebot zu beachten. Als Zusammenfassung der Sorgfaltspflichten, die bei der Ausübung des alpinen Skisports im Interesse aller Beteiligten zu beachten sind, und bei der Anwendung des allgemeinen Grundsatzes, dass sich jeder so verhalten muss, dass er keinen anderen gefährdet, kommt diesen Regeln jedoch erhebliche Bedeutung zu.¹⁴ Die meisten FIS-Regeln können aufgrund ihres allgemein gehaltenen Inhalts als Ausfluss des allgemeinen Sorgfaltsgebots auf den freien Skiraum und die Skitour übertragen werden. Gegenseitige Rücksichtnahme (Fis-Regel Nr. 1), Beherrschung der Geschwindigkeit und der Fahrweise (FIS-Regel Nr. 2), Vorrang des Vorderen (FIS-Regel Nr. 3), Sicherheitsabstand beim Überholen (FIS-Regel Nr. 4) und sogar FIS-Regel Nr. 5, die Skifahrer dazu anhält, beim Einfahren, Anfahren und Hangsaufwärtsfahren sich nach oben und unten zu vergewissern, dass sie das ohne Gefahr für sich und andere tun können, könn(t)en den Sorgfaltsmaßstab auf der Skitour beschreiben. Gleiches gilt für die Regeln über das Anhalten (FIS-Regel Nr. 6), den Aufstieg und Abstieg (FIS-Regel Nr. 7) und die gebotene Hilfeleistung (FIS-Regel Nr. 9). Jedoch erkennt man sofort, dass das zentrale Problem des Skibergsteigens, der Umgang mit der Lawinengefahr, durch die Anwendung der derzeit geltenden FIS-Regeln nicht einmal ansatzweise gelöst werden kann.

3. Rechtsfreier Raum Modeskitour?

Eine Vielzahl an Fragen, aber weder ein Gesetz, noch eine Verkehrsnorm, ein Standard oder einschlägige Empfehlungen befassen sich mit dem Phänomen der Modeskitour mit ihren besonderen Gefahren. Alle gängigen Lehrschriften und Publikationen setzen sich intensiv mit der Gruppengröße auseinander und weisen auf die objektiven und subjektiven gefährdungserhöhenden Faktoren zu großer Gruppen hin. Kollisionsunfälle werden nach den FIS-Regeln noch relativ leicht juristisch zu lösen sein. Für die Auslösung einer Lawine gilt das allerdings nicht: Wie konkret damit umzugehen ist, wenn sich insgesamt eine Vielzahl von Personen im zur Beurteilung der Lawinengefahr relevanten Bereich aufhält, bleibt nach Studium der einschlägigen Literatur und Umfrage bei alpinen Institutionen offen.

Wer soll haften, wenn die Gesamtbelastung der Schneedecke zu groß und damit kausal für

¹² Reischauer in Rummel, 3. Auflage, § 1297 Rz 7 mwN.

¹³ Der Pistenordnungsentwurf beschränkt seinen Geltungsbereich in § 1 ausdrücklich auf Skipisten.

¹⁴ So der Oberste Gerichtshof in ständiger Rechtsprechung; zuletzt OGH 30.4.2019 1 Ob 59/19m.

eine Schneebrettlawine war?

Alle zum Auslösungszeitpunkt im Hang befindlichen Personen? Die letzte(n) Person(en), die "das Fass zum überlaufen" gebracht haben, indem sie trotz Erkennens der Gesamtpersonenzahl auch noch losgegangen oder abgefahren sind? Was, wenn aufgrund des Geländes oder des Wetters eine derartige Überblicksgewinnung gar nicht möglich war? Sollen eher die Abfahrenden oder die Aufsteigenden zur Verantwortung gezogen werden? Wer muss warten?

Und nicht zuletzt die Frage: Können uns Sachverständige überhaupt Grundlagen für die Beantwortung der Kausalitätsfrage bieten? Wohl kaum. Bis auf den einfachen Zusammenhang von großer Zusatzbelastung durch eine Vielzahl an im einzelnen Hang bzw. in der betroffenen Geländekammer befindlichen Personen und dem damit verbundenen Anstieg des Risikos werden sich klare gutachterliche Aussagen über die Auslösung durch einzelne Personen aus der Vielzahl der Begeher aus auf der Hand liegenden Gründen wohl in Grenzen halten.

Mangels einschlägiger Gesetze, Verkehrsnormen, Standards oder Empfehlungen sind Staatsanwaltschaften und Gerichte derzeit auf sich selbst gestellt und müssen Neuland betreten: Sie beurteilen die Frage des auf Massenskitouren einzuhaltenden objektiven Sorgfaltsmaßstabes - wenn auch unter Beiziehung eines Sachverständigen, der dem Richter oder Staatsanwalt als Laien, grundlegende Zusammenhänge darstellen kann – als Rechtsfrage.

4. Tatfrage oder Rechtsfrage – Konsequenzen der Differenzierung

Tatfragen werden sowohl im Straf- als auch im Zivilrecht primär in der ersten Instanz gelöst. Am Ende des Prozesses erster Instanz entscheidet der Richter, von welchem Sachverhalt er ausgeht, wie sich ein Unfall zugetragen hat. Er hat in der Begründung auszuführen, welche Beweismittel zu seiner Überzeugung geführt haben¹⁵, wobei er bei Tatfragen, deren Beantwortung Sachkunde erfordert, die ihm fehlt, Sachverständigengutachten einholen muss. Da der Oberste Gerichtshof im Zivilprozess als letzte Instanz überhaupt nicht als Tatsacheninstanz fungiert und nur Rechtsfragen behandelt, ist es von immenser Bedeutung, ob etwa die Frage der Verkehrsnorm eine Rechts- oder Tatfrage ist. Im Strafrecht zeigt sich

¹⁵ Diese Beweiswürdigung genannte Vorgehensweise ist von den Parteien in einem Zivilprozess, in dem der Kläger nicht mehr als € 2.700,- vom Beklagten begehrt, nach der österreichischen Zivilprozessordnung nicht anfechtbar.

ein ähnliches Bild: Während sich der Oberste Gerichtshof – die übrigen Voraussetzungen für eine Anfechtbarkeit vorausgesetzt - nur mehr mit Rechtsfragen beschäftigt, sind es primär die Gerichte erster Instanz, die unter anderem auf Basis von Sachverständigengutachten, die sie ergänzen oder durch andere Sachverständigengutachten überprüfen lassen können, über die Tatfrage entscheiden. Für den von einem Unfall Betroffenen sollte in jedem Fall klar sein, wer seine Sache „entscheidet“. Er sollte niemals das unbestimmte Gefühl haben, den Experten „ausgeliefert“ zu sein, die die Entscheidung des unabhängigen Gerichts vorwegnehmen. Die genaue Trennung zwischen Tat- und Rechtsfrage und damit die Aufgabenverteilung zwischen Richter und Sachverständigen ist nicht nur aufgrund der geltenden Gesetzeslage zu beachten, sondern stellt auch ein wesentliches Element jedes rechtsstaatlichen Verfahrens dar.

5. Der Ruf nach dem Gesetzgeber

Der Forderung nach eindeutigen, klaren Gesetzen, die auch noch das letzte Detail alpiner Betätigung regeln sollen, ohne dass man sich Sachverständigen oder gar der laienhaften Beurteilung von Richtern und Staatsanwälten aussetzen muss, ist auch für die vorliegende Problematik eine Absage zu erteilen. Jeder Versuch, „Alpinesetze“ zu entwerfen, wäre von vornherein zum Scheitern verurteilt: Die zu regelnden Bereiche sind so zahlreich, dass man schon am Versuch der Aufzählung scheitert. Die technische Entwicklung und nicht zuletzt die Unfallursachenforschung machen zudem schnelle Fortschritte - was sich auch daran zeigt, dass Standards, Verkehrsnormen, Empfehlungen und Lehrmeinungen einem steten Wandel unterworfen sind, sodass ein Gesetz aktuellen Entwicklungen nie zeit- und sachgerecht nachkommen könnte. Außerdem ermöglicht uns die derzeitige Gesetzeslage, an den Einzelfall angepasste und „situationselastisch-sachgerechte“ Entscheidungen zu treffen. Die Anzahl der Verurteilungen nach Lawinenunfällen ist letztlich entgegen der landläufigen Meinung äußerst gering.

Während ein „Fehlverhalten“ von Personen, die eine standardisierte Ausbildung¹⁶ durchlaufen haben, anhand der Gepflogenheiten ihrer Berufsgruppe bzw. ihres Verkehrskreises relativ einfach durch Vergleich ihres Verhaltens mit dem in der Ausbildung Gelehrten und/oder als Empfehlung Festgeschriebenen feststellbar ist, könnte man beim Freizeit-Alpinisten durchaus fragen, ob er überhaupt Regeln einzuhalten hat. Für den

¹⁶ Etwa Angehörige der Bergführerverbände, Bergretter, Tourenführer alpiner Vereine.

Umgang mit dem Phänomen des Massenskitourismus gibt es allerdings (noch) keinerlei Empfehlungen, Lehrmeinungen oder Lösungsansätze der oben dargestellten Problemfelder.

6. Ein neuer Sorgfaltsmaßstab für eine neue Gefahrenlage?

Stellen Sie sich auf Basis der eingangs geschilderten Modeskitour einen Lawinenabgang mit 5 Toten und 10 Verletzten vor. Begeben Sie sich mit mir noch einmal auf eine Reise. Diesmal nicht auf die winterliche Skitour, sondern in die Polizeiinspektion der diensthabenden Alpinpolizisten, in das Büro des Staatsanwalts, in den Verhandlungssaal des Strafrichters und des Zivilrichters, in das Arbeitszimmer des Sachverständigen und überlegen Sie aus beruflicher Perspektive: Wie würden Sie entscheiden?

Es bleibt zumindest ein mulmiges Gefühl.

Stellen Sie sich den medialen Druck vor, dem die Anklagebehörde und vor allem der Sachverständige ausgesetzt sind, an dem – so versteht man es verkürzt in der Öffentlichkeit - eigentlich alles hängt. Die als Fragen getarnten Vorwürfe liegen auf der Hand:

- Es soll nicht feststellbar sein, wer konkret das Schneebrett ausgelöst hat? Es muss doch einen/mehrere Verantwortliche geben!
- Keine klaren Regeln, wie man sich in der Situation verhalten hätte sollen? Dafür hat man doch Gesetze, alpine Vereine und Sachverständige!
- *“Wärst nit aufigangen, wärst net oba gfalln...”* Das zumindest in Österreich oft eingesetzte Argument der Eigenverantwortung als juristisches Breitbandantibiotikum: Die Opfer haben diese Skitour selbst gewählt und die Vielzahl der anderen Skitourengeher wahrgenommen. Da hätten sie die Folgen schon selbst zu tragen. Was aber, wenn die Verunfallten blutige Anfänger und ob der Vielzahl der anderen Tourengeher und der Spuren aus ihrer Perspektive sicher waren, dass nichts passieren könne? Die Berufung auf Eigenverantwortung setzt konsequent durchgedacht doch immer Risikokenntnis voraus.

Dies soll ein Plädoyer dafür sein, sich dem Problem der Massenskitour zu stellen. Sie existiert und es ist nur eine Frage der Zeit, bis der erste größere Lawinenunfall passiert. Ich kann Ihnen zu den eingangs gestellten Fragen noch keine zufriedenstellenden Antworten liefern; weder aus juristischer noch aus bergsportfachlicher Sicht. In der Diskussion mit Sachverständigen und Verantwortungsträgern kamen wir bislang nur zu einem Konsens:

Mit Gruppen sollte man derartige Modeskitouren als Maßnahme der vorausschauenden Tourenplanung meiden.

Dies ist für die Bergsportlerin in mir absolut konsequent; aber als Juristin, die einen derartigen Lawinenunfall zu verhandeln und zu entscheiden hätte, verspüre ich mehr als Unbehagen.

Es ist aus meiner Sicht Zeit für alpine Vereine, Sachverständige, Gremien wie die Kuratorien für Alpine Sicherheit und Juristen, sich der Problematik zu stellen und vernünftige, sachgerechte Empfehlungen auszuarbeiten, damit nicht unter enormem medialen Druck eines Einzelfalles Präjudizien geschaffen werden, die wir alle nicht wollen.

Nur wenn wir uns dem rechtzeitig widmen, gelingt es uns eventuell, in dem immer gegebenen Spannungsfeld von Freiheit und Sicherheit einen lebberen Kompromiss zu finden.

Leitlinie sollte sein - und damit schließe ich - in dem Bewußtsein, dass es Benjamin Franklin etwas anders¹⁷ formuliert hat:

Wer die Freiheit um den Preis der Sicherheit opfert, wird am Ende beides verlieren.

¹⁷ Das Original-Zitat lautet: "Those who would give up essential Liberty to purchase a little temporary Safety, deserve neither Liberty nor Safety" Historical Review of the Constitution and Government of Pennsylvania, Printed for R. Grittiths, London (1759), 289.