

Rechtsanwälte
**Forsthuber Aurednik
Klingenschmid**

Verteidiger in Strafsachen

Dr. Gottfried Forsthuber

Mag. Michael Aurednik

Mag. Petra Klingenschmid

Kaiser-Franz-Joseph-Ring 5
A-2500 Baden
Telefon +43 (0)2252 86 3 66
Fax +43 (0)2252 86 3 66 2
E-Mail kanzlei@forsthuber.at
Internet www.forsthuber.at

**ARBEITSUNTERLAGE
SKIRECHT**

Stand: September 2004¹

A) PISTENSICHERUNG

1. Allgemeine Sicherung des organisierten Skiraumes

Der Pistenhalter hat als vertragliche Pflicht grundsätzlich den von ihm organisierten Skiraum, also ausdrücklich und schlüssig gewidmete Skipisten und Skirouten, zu sichern, nicht aber das freie Skigelände außerhalb dieses Raumes, insbesondere auch nicht die so genannten „wilden Abfahrten“. Die Skipiste ist zudem auch ein „Weg“ im Sinne des § 1319a ABGB, für dessen Zustand bei grober Fahrlässigkeit haftet wird.

Die Pflicht zur Sicherung eines konkreten Skigeländes entsteht dann durch die Widmung des Pistenhalters. Bei der Feststellung, ob ein Verhalten eine Widmung als Piste darstellt bzw. in welchen Ausmaß die Haftung gegeben ist, kommt es maßgeblich auf die im redlichen Verkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche an. Die Ö-Norm S 4611 fasst die Verkehrsauffassung darüber

Auf Basis dieser Arbeitsunterlage erfolgte am 13.09.2004 ein Vortrag von Dr. Gottfried Forsthuber und Mag. Michael Aurednik, Rechtsanwälte in 2500 Baden bei Wien, im Rahmen der Schneiakademie 2004.

zusammen, durch welche Handlungen eine Fläche als Piste gewidmet wird und wozu sich der Pistenhalter durch diese Widmungserklärung verpflichtet: Zur Skipiste gehört, dass sie eine allgemein zugängliche, zur Abfahrt mit Ski vorgesehene und geeignete Strecke ist, die markiert, kontrolliert, präpariert und **vor atypischen Gefahren gesichert** ist.

Die Widmung als Piste kann auch schlüssig erklärt werden, etwa nur durch einige dieser Maßnahmen, wie die Anlegung oder Präparierung ohne ausdrückliche Markierung als Piste. Festzuhalten ist auch gegenüber der Ö-Norm, dass die Präparierung kein konstitutives Merkmal einer Skipiste ist, dass also auch bei einer nicht präparierten Abfahrtsstrecke eine Piste vorliegen kann.

Die Spur eines Pistengerätes, das z.B. aus betriebstechnischen Gründen abseits der Piste fuhr, ist keine schlüssig gewidmete Piste, weil eine einzelne „Ratrac“-Spur mit einer Breite von rund 4,2 bis 4,8 Meter noch nicht den Anschein einer gewidmeten Piste erweckt, zumal eine präparierte Piste immer mehrere Fahrzeugspuren breit ist.

Das häufige Befahren einer Fläche durch Skiläufer und dessen Duldung allein macht sie noch nicht zur Piste. Dass aber von jeder Aufstiegshilfe eine Piste zu Tal führt, entspricht der durchschnittlichen Verbrauchererwartung der Skiläufer. Es bedarf daher einer entsprechenden rechtzeitigen Aufklärung der Seilbahn- oder Liftbenützer, dass sie bei der Bergstation keine Piste erwarten können.

2. Atypische Gefahr und das Ausmaß der Sicherungspflicht

Bei der Prüfung der Frage, ob eine zu sichernde Gefahrenquelle auf einer Skipiste vorliegt, ist zunächst davon auszugehen, dass der Skifahrer im Rahmen seiner Eigenverantwortlichkeit selbst für seine Sicherheit zu sorgen hat und daher seine Fahrweise auf **erkennbare** Gefahren einstellen muß. Ungeachtet dieser Eigenverantwortlichkeit trifft den Pistenhalter aber eine **Pflicht zur Sicherung vor atypischen Gefahren.**

Atypisch ist eine Gefahr, die unter Bedachtnahme auf das Erscheinungsbild und den angekündigten Schwierigkeitsgrad der Piste auch für einen verantwortungsbewußten Skifahrer unerwartet oder schwer abwendbar ist.

Der Maßstab für die objektive Erkennbarkeit einer solchen atypischen Gefahrenquelle richtet sich nach dem durchschnittlichen Wissen eines für die Pistensicherung Verantwortlichen.

Auch unter dem Aspekt der Qualifikation der Skipiste als „Weg“ im Sinne des § 1319a ABGB wird nur für atypische Hindernisse gehaftet, deren Vorliegen den Weg ja gerade zu einem mangelhaften machen.

Nach den anerkannten Eigenregeln des Skilaufes hat ein Skifahrer grundsätzlich sein Fahrverhalten unter Bedachtnahme auf sein Können und die äußeren Verhältnisse so einzurichten, dass er jederzeit die Fahrt beherrscht und vor einem Hindernis anhalten oder diesem zumindest ausweichen kann. Diese „vorgeschriebene“ Vorsicht des Skiläufers spielt eine wichtige Rolle bei der Abgrenzung jener Gefahren, vor denen zu sichern ist, von jenen, die nicht „extra“ gesichert werden müssen. Es ergeben sich zwei Gruppen von Hindernissen, die zu Sicherheitsvorkehrungen verpflichten: Einmal solche, deren Gefährlichkeit in ihrer schlechten Erkennbarkeit liegt, und dann solche, die zwar leicht erkennbar sind, aber mit denen eine Kollision nur schwer vermieden werden kann.

Hindernisse, die einerseits gut sichtbar sind und denen andererseits ein verantwortungsbewußter Skifahrer in Folge der Beschaffenheit der örtlichen Situation (breite Piste, geringe Neigung, Gelände ohne besondere Sturzgefahr [OGH in ZVR 1993/134]) leicht ausweichen kann, erfordern grundsätzlich keine Sicherungsmaßnahmen. Freilich kann sich bei künstlich geschaffenen Hindernissen, bei denen eine Kollision besonders verletzungsträchtig wäre, etwa bei scharfkantigen Liftstützen, Betonsockeln, frei liegenden Befestigungsschrauben, Eisenleitern u.dgl., eine weitergehende Sicherungspflicht für den ergeben, der diese Gefahr geschaffen hat oder der sie kennt.

Ein typisches Beispiel für ein leicht erkennbares Hindernis ist die Liftstütze. Sie wird daher jedenfalls zu sichern sein, wenn eine erhöhte Gefahr einer Kollision mit ihr besteht, etwa weil sie sich an einer Engstelle einer stark frequentierten Abfahrt oder an einer vereisten Steilstelle einer leichteren Abfahrt befindet. Der Betonsockel und die Fundamentschrauben von Liftstützen müssen, wenn sie nicht ausreichend tief mit Schnee bedeckt sind, immer abgesichert werden (OGH in EvBl 1981/169 u.w.N.). An dieser Stelle ist eine Bemerkung zu Schleppliftstützen angebracht: Die einmastigen, mittig angeordneten Stützen von Schleppliften befinden sich - im Gegensatz zu den torförmigen Schleppliftstützen, die in die Piste hineinreichen können - nicht in der Piste, sondern im Bereich der Schleppliftrasse, den Skifahrer grundsätzlich nicht befahren dürfen und in dessen Nähe sie besonders vorsichtig fahren müssen, sodaß mit einer Kollision von Skifahrern mit solchen Schleppliftstützen nicht gerechnet zu werden braucht.

Für die Beurteilung einer Sicherungspflicht sind folgende Umstände allesamt

miteinzubeziehen und gegeneinander abzuwägen: Die Größe des möglichen Schadens sowie die Wahrscheinlichkeit seines Eintrittes, die Möglichkeit der Abwendung der Gefahr für die Pistenbenützer und schließlich der Umfang des Wissens und des Einsatzes, der dem Pistenhalter überhaupt zugemutet werden kann. Je größer der eine Faktor ist, desto geringer müssen die anderen Faktoren gegeben sein, um im Gesamtergebnis zu einer Sicherungspflicht zu gelangen („bewegliches System“).

Festzuhalten ist jedoch, dass nach dem so genannten „Ingerenz-Prinzip“ derjenige, der eine Gefahrenquelle schafft, auch sämtliche Vorkehrungen zur Abwehr der daraus resultierenden Gefahren zu treffen hat und Schäden verhindern muß.

Folgende typische Einzelfälle lassen sich benennen:

- a) Grundsätzlich zu sichern, sind eine verschneite Seilschlinge, ein Betonsockel oder eine im Schnee verborgene Metallspitze.
- b) Felsabstürze (Abgründe) sind durch Fangnetz zu sichern. Geländeformationen, die tatsächlich als „Absturz“ oder auch „Abbruch“ bezeichnet werden können, haben für einen Pistenbenützer, der über die obere Geländekante hinaus gerät, einen Fall von mehreren Metern und damit schwere Verletzungen zur Folge. Es handelt sich also um eine äußerst gravierende Gefahrenquelle, die eine eminente Bedrohung für Leib und Leben der Pistenbenützer in sich birgt. Der Pistenhalter muß hier für den nie völlig auszuschließenden Fall etwa eines Sturzes im Bereich des Pistenrandes Vorsorge durch geeignete Auffangvorrichtungen treffen, die ein Abstürzen über einen Felsabbruch oder Felsabsturz jedenfalls verhindern. Die Größe der Gefahr erfordert hier also unabhängig von der Erkennbarkeit und von der sonstigen Erscheinungsform der Piste eine Sicherung durch Fangnetze!
- c) Eisplatten sind grundsätzlich nicht zu sichern. Mit Ihnen muß typischerweise gerechnet werden. Sicherungsmaßnahmen sind jedoch bei einer totalen Vereisung einer Steilpiste zu treffen, diese wird wohl zu sperren sein.
- d) Bei der Beurteilung, ob aus der Schneedecke herausragende oder nur leicht verdeckte Steine zu sichern sind, ist vor allem auch auf die allgemeine, u.U. jahreszeitlich bedingte, Schneelage abzustellen. Bei allgemein geringer Schneelage, z.B. im Frühjahr, muß jeder Skifahrer mit derartigen Gefahrenstellen rechnen.

- e) Markierungsstangen, auch Stangen einer Randmarkierung, bedürfen grundsätzlich keiner Sicherung. Gleiches gilt für Stangen von Wegweisern, die in der Regel etwas stärker, aber ebenfalls rund sind.
- f) Löcher in der Schneedecke, etwa durch Quellen oder Wasserläufe verursacht, sind zu sichern.
- g) Lawinen sind auf Pisten jedenfalls eine atypische und für den Skiläufer nicht vorhersehbare Gefahr, vor ihnen ist jeder Skifahrer zu sichern.
- h) Zu sichern ist auch eine geländerlose Brücke eines Skiweges, nicht gesperrte Piste mit Unterholz, Latschen, Wurzeln, Strauchwerk und Steinen, oder eine 10 bis 15 cm tiefe und 8 cm breite Schlittenspur (OGH in 8 Ob 1/86).
- i) Massive Abschränkungen vor einem Raum, in dem sich regelmäßig viele Menschen aufhalten, etwa dort, wo sich Skifahrer zur Bergfahrt anstellen oder Gasthausvorplätze, sind keine atypischen Gefahren und daher nicht zu sichern.

3. Sicherungspflicht und Präparierung

Der Pistenhalter ist ohne besondere Zusage grundsätzlich nicht zur Präparierung der Piste verpflichtet. Daher ist die Präparierung nur eines Teils der Piste kein Sorgfaltsverstoß. Im Regelfall ist der Übergang vom präparierten Teil der Piste zum nicht präparierten Teil ohnehin deutlich erkennbar, sodaß für einen verantwortungsbewußten Pistenbenützer ein nicht präparierter Pistenteil keine atypische Gefahr ist.

Das Ausmaß der Pistensicherungspflicht auf unpräparierten Pisten oder auf unpräparierten Teilen einer Piste ist geringer als in präparierten Teilen. Sie erstreckt sich zwar auf künstlich geschaffene atypische Hindernisse sowie auf natürliche, wie Gletscherspalten, Lawinen o.ä., nicht aber auf solche Hindernisse, die durch die vorangegangenen Witterungsverhältnisse hervorgerufen oder erst gefährlich wurden, wie z.B. Schneeverwehungen oder freigelegte Steine. Hier erhöht sich die Eigenverantwortung des Skifahrers, wenn er unpräparierte Pisten benützt.

Wenn aber eine an ihrem Beginn präparierte Piste dann in einen unpräparierten Teil übergeht und dieser derart ungünstige Schneeverhältnisse, z.B. Bruchharsch, aufweist, dass dieser Teil auch von einem verantwortungsbewußten Benutzer einer derartigen, etwa einer blauen, Piste nicht gefahrlos befahren werden und der Benutzer auch nicht ausweichen kann,

ist der Pistenhalter zu einer Warnung oder Sperre der Piste nach den allgemeinen Regeln für extrem ungünstige Pistenverhältnisse verpflichtet.

4. Kinder auf Pisten

Die Benützung von Pisten durch Kinder führt weder zur Begründung einer sonst nicht bestehenden, noch zu einer Verschärfung einer bestehenden Sicherungspflicht. Es ist vielmehr Sache der Aufsichtspflichtigen, ihre Kinder nicht alleine auf einer Piste Ski fahren zu lassen, wenn ihre Fahrweise nicht der eines verantwortungsbewußten erwachsenen Pistenbenützers entspricht. Die bloße Tatsache, dass sich Kinder alleine bei einer Bergstation eines Bergbeförderungsmittels aufhalten, löst auch noch keine Hilfeleistungspflicht aus. Mit einer besonders unvorsichtigen Fahrweise von Kindern muß der Pistenhalter nicht rechnen. Ein „Skikindergarten“, etwa aufgestellte Märchenfiguren mit zu durchfahrenden Toren, wird nicht als Piste zu qualifizieren sein.

B) DER PISTENRAND

1. Der Pistenrand ist die Grenze des Raumes, in dem der Pistenbenützer berechtigt darauf vertrauen kann, dass der Pistenhalter seiner Pistensicherungspflicht nachkommt.
2. Der Pistenrand darf aber nicht als Linie im mathematischen Sinn verstanden werden. Es handelt sich vielmehr um einen Bereich in der Breite von etwa zwei bis drei Metern, der grundsätzlich noch zur Piste gehört und wie diese zu sichern ist.
3. Der Pistenrand kann durch natürliche Gegebenheiten bestimmt sein oder künstlich durch Randmarkierungen erkennbar gemacht werden. Natürliche Gegebenheiten wären etwa der Waldrand entlang einer durch den Wald gerodeten Piste, ein Zaun, ein Bachbett oder eine Felswand. Als künstliche Randmarkierungen wurden bislang üblicherweise die bekannten rot-grünen Kunststoffkugeln, Schnüre mit Fähnchen und seit einiger Zeit vermehrt sogenannte „Iso-Richtungspfeile“, die in einem Winkel von 45 Grad nach unten ins Innere der Piste zeigen, verwendet. Eine genormte oder festgelegte Art der Randmarkierung gibt es nicht.

Nach ständiger Rechtsprechung geht die Verpflichtung zur Pistensicherung über den Bereich der gewidmeten und markierten Pisten, also auch über den gekennzeichneten Pistenrand, hinaus, zumindest in einem Bereich von rund zwei bis drei Metern (OGH 5 Ob 528/89). Weichen der Rand der Präparierung und der markierte oder durch Geländegegebenheiten erkennbare Pistenrand von

einander ab, so ist die weitergehende Grenze maßgebend.

Entsteht durch häufiges Befahren einer Fläche außerhalb der Piste ein Skigelände, das von der präparierten Piste nicht mehr zu unterscheiden ist, sodass Zweifel bestehen, ob es sich noch um ein durch Präparierung gewidmetes Gelände handelt, so ist zu differenzieren: Außerhalb einer sehr starken und deutlichen Pistenranderklärung ist anzunehmen, dass die Pistenähnlichkeit nicht durch Präparierung, sondern nur durch Befahren entstanden ist. Ein Benutzer muß hier also damit rechnen, im freien und ungesicherten Skiraum zu sein. Existiert aber keine starke Pistenranderklärung, so gehen Zweifel zu Lasten des Pistenhalters: Er muß sich also die gesamte pistenartige Fläche als zu sichernden Raum zurechnen lassen. Selbstverständlich gilt das erst recht dann, wenn der Pistenhalter über einen stark markierten Rand hinaus präpariert und diesen dadurch als Grenze seiner Sicherungspflichten annulliert hat.

Festzuhalten ist, dass auch, wie oben gesagt, neben dem Pistenrand in einer Breite von zwei bis drei Metern unerkennbare Hindernisse zu sichern sind, um den Skiläufern ein gefahrloses Abschwingen und Stehenbleiben unmittelbar am Pistenrand zu ermöglichen. Ein echter Sturzraum für einen Skifahrer, der zu schnell fährt und dadurch unkontrolliert über den Pistenrand gerät oder stürzt, muß nicht gewährleistet sein. Mit einem Sturz eines Skiläufers auch im Pistenrandbereich ist zwar zu rechnen, jedoch nicht mit einem solchen, bei dem der Skiläufer durch seine Geschwindigkeit weit über den Pistenrandbereich hinaus gerät. Gefahrenstellen sind daher nur knapp neben der Piste, eben im beschriebenen Pistenrandbereich, zu sichern.

Hindernisse, die auch innerhalb der Piste zu sichern wären, sind im Pistenrandbereich jedenfalls zu sichern. Eine Pistenrandsicherung ist erforderlich bei einer ca. 0,5 Meter außerhalb der Piste befindlichen Eisenschiene (OGH 3.5.1979), bei einer zwei Meter vom Pistenrand entfernten Gletscherspalte (ZVR 1989/132), bei einem Zaunpfosten am Pistenrand (ZVR 1993/161) oder bei einem Baumstrunk ca. einen Meter außerhalb der Piste (OGH 22.12.1992, 8 Ob 1685/92).

Nicht zu sichern sind eine nicht gepolsterte Holzstange eines aus 300 bis 400 Meter sichtbaren Fangnetzes vor einem Felsabhang (OGH in 1 Ob 401/97w), Bäume neben der Skipiste einer 6,3 Meter breiten Zufahrt (ZVR 1993/035), ein Schneezaun ca. 0,5 Meter außerhalb der markierten Piste (ZVR 1980/140), eine Böschung am Pistenrand einer 15 bis 16 Meter breiten Piste mit bloß mäßigem Lenks- und Quergefälle (OGH ein 1 Ob 41/00m)

C) DAS VERLASSEN DES ORGANISIERTEN SKIRAUMS

1. Die Sicherungspflicht des Pistenhalters erstreckt sich nicht auf das freie Skigelände außerhalb des von ihm organisierten Skiraums, insbesondere also nicht auf die sogenannten „wilden Abfahrten“ oder „Varianten“.

Für die Kennzeichnung einer Abzweigung einer „wilden Abfahrt“ wird in Anlehnung an die gängige Praxis ein Warnschild mit der Aufschrift „Achtung! Hier verlassen Sie das gesicherte Skigebiet! Alpine Gefahren!“, allenfalls in Kombination mit einem entsprechenden Symbol (zurückweisende Hand) empfohlen. Bei deutlicher ausdrücklicher Kennzeichnung der gewidmeten Skipiste ist eine „negative“ Kennzeichnung einer „wilden Abfahrt“ dann nicht erforderlich.

E) PISTENGERÄTE IM EINSATZ

1. Bei der Beurteilung, welche Sicherungsmaßnahmen beim Einsatz von Pistengeräten zu treffen sind, ist davon auszugehen, dass ein solcher Einsatz grundsätzlich zum normalen Skibetrieb im organisierten Skiraum, dem sogenannten Skiverkehr, gehört und daher der verantwortungsbewußte Skifahrer jederzeit und überall mit einem solchen Gerät rechnen muß.

Ein Pistengerät ist somit im Allgemeinen nur eine typische Gefahr auf einer Skipiste!

Die Gefährlichkeit der zur Pistenpräparierung verwendeten Geräte resultiert nicht, wie bei „normalen“ Kfz, aus ihrer Schnelligkeit, der großen kinetischen Energie und der sich daraus ergebenden großen Brems- und Ausweichwege, sondern vielmehr aus ihrer Größe, ihrer Überbreite, ihrer schlechten Manövrierbarkeit und dem Unterschied ihrer äußeren Beschaffenheit gegenüber den übrigen, normalerweise zur erwartenden Teilnehmern des Pistenverkehrs, nämlich den Skiläufern. Die Bewegung des Pistengerätes ist für das Zustandekommen eines Unfalles zumindest bei frontalen Kollisionen von marginaler Bedeutung. In aller Regel ist das Pistengerät zum Kollisionszeitpunkt bereits zum Stillstand gekommen. Bei einer regelgerechten Fahrweise der Skiläufer (angepaßte Geschwindigkeit, kontrolliertes Fahren, Fahren auf Sicht) kann eine Kollision mit einem Pistengerät im Einsatz im Allgemeinen ohne weiters vermieden werden.

2. Wegen Eigenart und Zweck der Verwendung von Pistengeräten ist weder eine zeitliche noch eine örtliche (Fahrspur) Begrenzung des Betriebs derartiger Geräte möglich und erforderlich. Dennoch wird dringend empfohlen, die Benützung von Pistengeräten während des Pistenbetriebes nach Möglichkeit zu vermeiden.

In der Tat kann der Betrieb von Pistengeräten nicht gänzlich auf bestimmte Zeiten (z.B. Abend-, Nacht- oder Morgenstunden) festgelegt werden, weil die Wahl der Präparierungszeit auch von der Schneebeschaffenheit abhängt. Frisch gefallener Schnee muß noch in diesem Zustand präpariert werden, eine durch Sonneneinwirkung aufgeweichte und zerfurchte Piste muß noch vor dem „Anziehen“, das erfahrungsgemäß schon im Laufe des Nachmittags einsetzt präpariert werden. Dazu kommt, dass die Pistengeräte auch zur Rettung verunglückter Skifahrer fallweise eingesetzt werden. Es ist auch nicht möglich, unfallträchtige Stellen, wie etwa Skiwege oder durch Geländekanten verdeckte Senken, nicht oder nur bergab zu befahren. Mit Pistengeräten muß daher auf einer Skipiste immer und überall gerechnet werden. Sie sind also grundsätzlich keine atypische Gefahr für den Skiläufer, genauso wenig wie etwa Bäume, Felsen oder Hütten.

3. Das verantwortungsbewußte und sichere Betreiben eines Pistengerätes auf einer Skipiste während des Skiverkehrs erfordert jedoch wegen der spezifischen Gefährlichkeit solcher Geräte entsprechende Vorkehrungen:
 - a) Im Skigebiet ist an unübersichtlichen **Engstellen** jedenfalls ein entsprechendes Hinweisschild anzubringen, nicht jedoch bei sonst ausreichender Pistenbreite.
 - b) Überdies wird empfohlen, an deutlich sichtbarer Stelle, zum Beispiel Einstiegstellen von Aufstiegshilfen im Tal, Orientierungstafeln o.ä., einen allgemeinen Hinweis etwa des Inhalts „Achtung! Pistengeräte im Einsatz!“ anzubringen.
 - c) Am Pistengerät ist während des Aufenthalts auf der Piste eine Warneinrichtung (Blinklicht) zu verwenden, bei schlechten Sichtverhältnissen sind jedenfalls auch die Scheinwerfer einzuschalten.
 - d) An unübersichtlichen Stellen ist zusätzlich rechtzeitig eine akustische Warneinrichtung, z.B. Intervallpfeife, -sirene oder -hupe, zu betätigen, deren Intensität ausreicht um einen verantwortungsbewußten Skifahrer rechtzeitig das Herannahen des Pistengerätes anzuzeigen.

Grundsätzlich gilt, dass Pistengeräte auf Skiwegen an Stellen, die nicht von entsprechender Entfernung her bereits eingesehen werden können, zu einer erheblichen Gefahr werden, vor allem, wenn das Pistengerät dort durch seine Bereite einen großen Teil des Skiwegs einnimmt. Dem Skiläufer wird das Ausweichen dadurch entweder unmöglich oder zumindest erschwert. Umso

mehr gilt dies, wenn das Pistengerät bergauf fährt und dadurch dem Skiläufer den Anhalteweg verkürzt.

Hier kann das Pistengerät zu einer atypischen Gefahr werden, die abzusichern ist!

Deshalb sollte jedenfalls am Beginn von Skiwegen und ähnlichen Engstellen eine ortsfeste Warnung vor den im Einsatz stehenden Pistengeräten angebracht werden. Dazu sollte das graphische Symbol Nr. 7 der Ö-Norm S 4611 verwendet werden. Die Aufstellung eines Warnpostens oder die gänzliche Sperre des betreffenden Pistenabschnitts ist aber grundsätzlich nicht erforderlich (OGH im EvBl 1991/104; ZVR 1994/193).

Als wirksamste Maßnahme gegen Kollisionsunfälle erweisen sich optische und akustische Warneinrichtungen am Pistengerät selbst, also etwa die derzeit schon übliche gelbe Drehleuchte auf dem Dach oder „intermittierende“ Pfeifsignale, die im Gelände wesentlich besser wahrnehmbar sind als die übliche Hupe. Schließlich kann auch die Fahrweise und die Wahl der Fahrerlinie an manchen Stellen die Kollisionsgefahr verringern. Dort, wo verschiedene Möglichkeiten bestehen, sollte die Fahrspur so gewählt werden, dass das Pistengerät für den abfahrenden Skiläufer möglichst gut sichtbar bleibt.

4. Eine im Einsatz stehende Schneeschleuder (Pistengerät bestückt mit Schneeschleuderzusatzteil) und der von ihr ausgeworfene Schneestrahle sind dann keine atypische Gefahr, wenn sie ein verantwortungsbewußter Pistenbenützer deutlich und rechtzeitig erkennen und ihnen ausweichen kann.

In dem von einer Schneeschleuder ausgeworfenen Schneestrahle liegt grundsätzlich keine gravierende Gefährdung. Die Energie des am Ende des Strahls niederfallenden Schnees kann für sich wohl keine Verletzung eines Menschen hervorrufen. Allerdings könnte der Schneestrahle den Sturz eines Skifahrers bewirken.

Solang ein solcher Schneestrahle von den Pistenbenützeren so rechtzeitig erkannt werden kann, dass diese seinen erdnahen Teilen ausweichen können, geht von ihm keine ins Gewicht fallende Gefährdung des Pistenbetriebes aus.

Ein Unterschied ist allerdings bei folgender Konstellation zu erkennen: Wenn in einem steilen Gelände ein Skifahrer im räumlichen Nahebereich einer „normalen“ Pistenraupe zu Sturz zukommt und auf die Pistenraupe zurutscht, wird dies in Folge der wohl nur geringen Kollisionsgeschwindigkeit zumeist ohne schlimmere Folgen bleiben. Derselbe Vorgang könnte bei einer

Schneesleuder mit im Kollisionsmoment noch laufender Schneefräse hingegen fatal enden. Es zeigt sich, dass auf die Gefährlichkeit einer rotierenden Schneefräse derartig hingewiesen werden muß, dass ihre Erkennbarkeit gegeben ist. Aus diesem speziellen Augenmerk auf die Erkennbarkeit können für den Einsatz einer Schneesleuder an unübersichtlichen Stellen verschärfte Sorgfaltspflichten angenommen werden. Neben dem schon im allgemeinen geforderten Vorkehrungen (Hinweisschild, Blinklicht, akustische Warneinrichtung) ist auch ohne räumlich beengende Geländebeziehungen immer dann eine Abschränkung oder Geländesperre, z.B. durch Aufstellen eines Warnpostens, zu fordern, wenn aufgrund der Steilheit des Geländes nicht ausgeschlossen werden kann, dass ein im Nahebereich der Schneesleuder zu Sturz kommender Pistenbenutzer in die noch rotierende Schneefräse hineinrutscht.

F) PISTENSICHERUNG NACH BETRIEBSSCHLUSS

1. Die vertragliche Nebenpflicht zur Pistensicherung kann nicht zur Gänze zeitlich beschränkt werden, etwa mit Tafeln wie "Ende des Pistenbetriebs". Die übliche Ankündigung einer „Schlußkontrollfahrt“, die in angemessener Zeit nach dem Betriebsschluß der Beförderungsanlagen festgesetzt ist, reicht aber im Regelfall für die Klarstellung aus, dass danach keine Kontrollen mehr stattfinden und Gefahren ungesichert bleiben. Es handelt sich dabei aber nicht um eine Haftungsfreizeichnung, sondern um eine zeitliche Begrenzung der vertraglichen Widmung als Skipiste.

Dem Pistenhalter ist grundsätzlich die Beobachtung der Piste auf atypische Gefahren und deren Abwendung in Zeiten außerhalb der Betriebszeiten der Beförderungsanlagen, allein schon wegen der eintretenden oder noch anhaltenden Dämmerung, nicht mehr zumutbar. Natürlich darf das Ende der Sicherungsgewährleistung erst solange nach dem Ende des Betriebs der Aufstiegshilfen liegen, dass deren letzte Benutzer noch ausreichend Zeit haben, die Abfahrt zu schaffen.

2. Nach dem „Ende des Pistenbetriebs“ sind die atypischen Gefahren andere als vorher. Wer eine Piste trotzdem benützt, trägt auch erhöhte Eigenverantwortlichkeit. Er muß mit Gefahren rechnen, die sich durch Erhaltungs-, Verbesserungs- und Bewirtschaftungsarbeiten auf der Piste, an den Einrichtungen der Lifte und an den sonstigen Einrichtungen ergeben. Nur noch für die verbleibenden Gefahren, **die auch außerhalb der Betriebszeiten atypisch sind**, wird bei Sorgfaltsverstößen gehaftet.

In diesem Sinne atypisch sind solche Gefahren, die auch im Anbetracht der dargestellten Situation ungewöhnlich, besonders groß und schwer erkennbar

sind.

Der Kreis der atypischen Hindernisse bzw. Gefahren, die zu sichern sind, ist in der Zeit nach Betriebsschluß wesentlich kleiner. Der „Spätheimkehrer“ muß zum einen damit rechnen, dass nichts mehr gegen natürliche Hindernisse unternommen wird, dies allerdings nur mit Ausnahme besonders massiver natürlicher Gefahrenquellen (die Pflicht zur Absicherung eines gefährlichen Felsabbruches endet nicht mit Pistenschluß). Er muß zum anderen mit Arbeiten auf der Piste rechnen, die eben nur um diese Zeit überhaupt oder so intensiv durchgeführt werden können. Dies betrifft z.B. den massiven, gestaffelten Einsatz mehrerer Pistengeräte mit geringen Abständen und ohne die bei Tag übliche Vorsicht, die Seilwindenpräparierung an steileren Stellen, den Betrieb von Beschneiungsanlagen usw.

Der verantwortungsbewußte Skifahrer muß um diese Zeit besonders vorsichtig fahren.

Bei der Abgrenzung, welche Gefahren noch außerhalb der Betriebszeiten atypisch sind und vor denen somit zu sichern ist, wird, vor allem nach dem „Ingenenz-Prinzip“, zwischen natürlichen und künstlichen Gefahrenquellen zu unterscheiden sein. Natürliche Gefahrenstellen sind grundsätzlich überhaupt nicht zu sichern, mit den zuvor bereits erwähnten Ausnahmen (!), künstliche nur, wenn ihre Gefährlichkeit über das bei derartigen Erhaltungsarbeiten Übliche hinausgeht, vor allem, wenn sie auch für einen besonders vorsichtig fahrenden Skiläufer schwer erkennbar sind.

Demnach sind etwa ein über die Piste gestürzter Baum, die durch die Präparierung entstandenen Schneewellen, Beschneiungsanlagen, Lawinen oder landwirtschaftliche Bringungsarbeiten zu dieser Tageszeit typische Gefahren.

Atypische Gefahren und daher zu sichern wären z.B. das Stahlseil bei der Windenpräparierung oder ein schwer erkennbarer Graben zur Reparatur einer unterirdischen Leitung. Da mit Spätheimkehrern immer zu rechnen ist, sollte vor derartigen Gefahren zweckmäßigerweise schon bei der Tafel gewarnt werden, die den Schluß des Pistenbetriebs ankündigt.

Was für die Abendzeit nach Pistenschluß gesagt wurde, gilt selbstverständlich auch am Morgen vor Beginn des Seilbahn- und Liftbetriebs oder auch für den Herbst, wenn schon Schnee liegt, aber der Liftbetrieb noch nicht begonnen hat.

Empfohlen wird jedenfalls ein ausreichendes Hinweisschild, z.B. „Ab letzter Kontrollfahrt um ... Pisten außer Betrieb! Achtung! Keine Gefahrensicherung! Achtung! Gefahren durch Pistenarbeit!“.

G) SKIROUTEN UND RODELBAHNEN

1. Skirouten werden im Gegensatz zu den Pisten nur vor Lawinengefahr, nicht aber von anderen atypischen Gefahrenquellen geschützt. Sie haben eckige Markierungstafeln und sind nur für Abfahrten gewidmet. Ohne derartige Widmung darf ein Weg aber nicht ohne weiteres als Route angenommen werden. Wird die Strecke als Skiroute, z.B. auf einer Panoramatafel, ausgewiesen, ist eine gelegentliche Präparierung nicht als schlüssige Widmung dieser Strecke als Skipiste aufzufassen. Es empfehlen sich neben der Widmung auf Tafeln (Panoramatafeln) die Markierung einer Strecke mit den Routenzeichen sowie die Kennzeichnung bei den Einfahrten. Darüber hinaus ist zu bedenken, dass der Unterschied zwischen Pisten und Routen in der Ö-Norm S 4611 umschrieben und diese Unterscheidungen auch dem Publikum in verschiedenen Zusammenhängen intensiv nahe gebracht wird (vor allem eben durch die Beschreibung der Markierungen auf den Panoramatafeln oder in den Prospekten). Skirouten im Sinne der Ö-Norm S 4611 können im Folge ihres Verlaufs, besonders wegen Steilheit oder Absturzgefahr, auch für einen verantwortungsbewußten Routenfahrer besonders gefährlich sein und sind als extreme „schwarze“ Skirouten zu kennzeichnen. Auf diese besonderen Gefahren, sohin auf die Bezeichnung als „schwarze“ Skiroute, ist auch den Panorama- und Orientierungstafeln hinzuweisen.

Wie schon erwähnt, kann das Wissen des durchschnittlichen, verantwortungsbewußten Skifahrers über solche Dinge vorausgesetzt werden, so darüber, dass zwischen Pisten und Routen ein Unterschied besteht.

2. Ein verantwortungsbewußter Skiroutenbenützer muß ein skifahrerisches Können aufweisen, das über dem des Benützers einer „roten“ Piste liegt.

Werden Randmarkierungen angebracht, könnte das als Widmung einer Skipiste verstanden und damit wesentlich höhere Sicherheitserwartungen des Skifahrers ausgelöst werden. Der Charakter als Skiroute würde dann untergehen.

Zur Warnung vor dem Verlassen des vor Lawinen gesicherten Bereichs, kommt die „Lawinenhand“ als permanente Lawinenwarnung in Betracht.

Für den Skiroutenhalter besteht im Übrigen keiner Verpflichtung, die Skiroute bei Vereisung zu sperren (ZVR 1990/289).

3. Den Halter einer Rodelbahn, der auch Betreiber einer Aufstiegshilfe sein kann, treffen besondere Sorgfaltspflichten: Die Rodelbahn muß so beschaffen sein, dass bei sachgerechter Benützung dem Gebot des Fahrens auf Sicht überhaupt

entsprochen werden kann.

Sie ist selbstverständlich vor atypischen Gefahren zu sichern!

Aufgrund der für Rodelbahnen typischen Enge stellt die Benützung durch Geräte und Fahrzeuge, die ein gefahrloses Vorbeifahren nicht zulassen, während des Betriebs der Rodelbahn jedenfalls eine atypische Gefahr dar. Hier muß die Rodelbahn vorübergehend gesperrt werden oder gleich wirksame Maßnahmen gesetzt werden.

Wird die Rodelbahn auf einer gemäß § 87 StVO vom Verbot der Ausübung des Wintersports ausgenommenen und für den übrigen Fahrzeugverkehr gesperrten Straße geführt, so ist nur vor der möglichen Begegnung mit Einsatzfahrzeugen und sonstigen trotz Sperre benutzungsberechtigten Fahrzeugen zu warnen. Bei tageszeitlich begrenzten Sperrungen ist am Beginn der Rodelbahn auf die Sperrzeiten deutlich hinzuweisen!

Mündet eine Rodelbahn in eine nicht gesperrte, „normale“ Straße, so ist auf das Ende der Rodelbahn deutlich hinzuweisen. Der Hinweis ist vor der Einmündung in die Straße soweit entfernt anzubringen, dass ein gefahrloses Anhalten vor der Straße möglich ist.

Die Benützung einer Rodelbahn durch Fußgänger stellt keine atypische Gefahr dar: Diesbezüglich besteht keine Warnpflicht.

Eine Rodelbahn ist auch bei Nacht nur gegen atypische Gefahren zu sichern. Ist eine für den Nachtbetrieb angebotene Rodelbahn unbeleuchtet, so ist darauf bei der Talstation und am Beginn der Rodelbahn ausdrücklich hinzuweisen. Fällt eine zugesicherte Beleuchtung aus oder ist sie aus anderen Gründen nicht gegeben, obwohl sie angekündigt wurde, so ist anderweitig für eine ungefährliche Talfahrt vorzusorgen (andere Lichtquelle, Talfahrt mit dem Lift o.Ä.).

Die Widmung einer Skipiste zur gleichzeitigen Benützung auch als Rodelbahn stellt einen Sorgfaltsverstoß dar!

Ausnahme wäre, dass die Skiabfahrt ausschließlich aus Pistenteilen besteht, die wegen ihrer nicht ins Gewicht fallende Querneigung auch von einem Rodler beherrscht werden könnten. Grundsätzlich gilt aber, dass Rodeln und ähnliche Geräte wegen ihrer Beschaffenheit auf Skipisten in der Regel nicht gefahrlos benützt werden können, dies aufgrund der Seitenabdrift bei Querfahrt, der geringen Bremsmöglichkeit und der Gefährlichkeit einer führerlosen Rodel.

H) EINZELFRAGEN

1. Beförderung von Kindern auf Sesselliften

Kinder mit einer Körpergröße zwischen 1,10 und 1,25 Meter dürfen dann alleine auf einem Sitzplatz befördert werden, wenn:

- a) zu dieser Beförderung das Einverständnis einer mindestens 15 Jahre alten Person gegeben ist, die anscheinend die Obsorge über dieses Kind trägt, und
- b) irgendeine Person, also auch ein Zufallsbegleiter, die das 15. Lebensjahr vollendet hat und außer Skistöcken nichts in den Händen hält, bereit ist, den Sitz neben dem Kind einzunehmen.

Beide Voraussetzungen müssen vorliegen, bei den maßgeblichen Körpergrößen handelt es sich um das „Nettomaß“, also dem Körper des Kindes ohne Ski und Skischuhe.

Der unter b) erwähnte Mitfahrende muß nicht mit dem nach a) Zustimmenden ident sein. Eine Aufsichtspflicht über das Kind kann einem Zufallsbegleiter nicht auferlegt werden. Er ist nicht verpflichtet, das Kind z.B. ständig zu beobachten.

Die Begleitperson nach b) hat vor allem dafür zu sorgen, dass der Bügel geschlossen und nicht frühzeitig geöffnet wird. Zu „rekrutieren“ hat die Begleitpersonen erforderlichenfalls derjenige, der mit dem Kind zum Lift kommt, allenfalls ein allein fahrendes Kind selbst. **Der Liftbedienstete ist dazu nicht berufen**, angesichts seiner sonstigen Aufgaben, meist auch gar nicht dazu in der Lage.

Er hat aber zu kontrollieren, ob diese Regeln eingehalten werden.

2. Skilaufen im Wald

Das Skifahren im Wald zählt zu den Formen des zulässigen Betretens des Waldes zu Erholungszwecken im Sinne des § 33 Abs. 1 Forstgesetz iVm § 33 Abs. 3 Forstgesetz. Der Öffentlichkeit wird damit eine Art Legalservitut eingeräumt. Der Eigentümer darf sohin das Betreten des Waldes auch abseits vom Wege zum Zwecke der Erholung nicht verbieten. Dieses Recht wird allerdings durch § 33 Abs. 3 2. Satz des Forstgesetzes beschränkt: Im Bereich des von Aufstiegshilfen erschlossenen organisierten Skiraums soll der Wald vor jenen Skifahrern geschützt werden, die – unter Zuhilfenahme der

Aufstiegshilfen – den Wald mehrfach befahren und als Pistenersatz benützen. Das Skifahren in diesem Bereich bedarf sohin der Zustimmung des Grundeigentümers. Ein Stillschweigen des Waldeigentümers zur Frage des Skilaufes wird grundsätzlich nicht als Zustimmung aufzufassen sein. Es geht hier nur um die Vermeidung des massenhaften Skilaufs in einem umgrenzten Waldbereich, wie er sich durch die sogenannten Variantenfahrer in Folge der mit der Benützung der Lifte verbundenen oftmaligen Wiederholbarkeit der Abfahrt ergeben kann. Die geschützte Waldfläche darf sohin nicht ohne weiters zum Abfahren mit Ski benützt werden. Das Queren des geschützten Bereichs ist unter Anwendung der nötigen Vorsicht zulässig, genauso wie das Zu- und Wegfahren über eine kurze Strecke. In Längsrichtung gleitende Ski, sohin den Langlauf, sieht das Gesetz nicht als Gefahr für den Wald und ist dieser sohin zulässig.

3. Snowboarder

Die allgemein anerkannten Regeln für Skifahrer (FIS-Regeln) sind sachgerechte Verhaltensregeln, die auch für Snowboarder gelten. Auch Snowboarder haben sich daran zu halten!

Mit den sich allenfalls beim Snowboarden ergebenden anderen Bewegungsabläufen muß ein verantwortungsbewußter Skifahrer rechnen, besonders beim Überholen, Vorbeifahren oder Nebeneinanderfahren.

Die sich aus der Fahrhaltung beim Snowboarden ergebende Einschränkung des Blickwinkels verpflichtet den Snowboarder zu vermehrter Aufmerksamkeit, um den Pflichten des Fahrens auf Sicht und der Beobachtung der vor ihm fahrenden anderen Pistenbenützer zu entsprechen.

Ist im gewidmeten Skigelände mit Snowboardern zu rechnen, so erstreckt sich die Pflicht zur Pistensicherung auch auf diese. Daraus folgen jedoch keine im Vergleich zum herkömmlichen Skiverkehr zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen. Der Pistenhalter ist nicht verpflichtet, ein abgesondertes Snowboarder-Gelände zur Verfügung zu stellen. Es ist vielmehr Sache des Snowboarders, sich die erforderliche Fertigkeit ohne Gefährdung der übrigen Pistenbenützer anzueignen.

Auch aus der Beförderung von Snowboardern auf Sessel- und Schleppliften ergeben sich keine zusätzlichen Verkehrssicherungspflichten.

Stellt der Pistenhalter Snowboardern aber ein eigenes Snowboardgelände zur Verfügung („Fun-Parks“ o.ä.), so ist dieses Gelände von der Piste räumlich so abzugrenzen, dass einerseits ein angemessener Sturzraum zur Verfügung

steht und andererseits eine Gefährdung der Pistenbenützer ausgeschlossen ist. Es ist deutlich darauf hinzuweisen, dass die Anlage nur für geübte Snowboarder geeignet ist. Den Pistenhalter trifft jedoch bezüglich des Benützerkreises keine Kontrollpflicht.

Die Abgrenzung muß gewährleisten, dass vom Befahren der Snowboardanlage keine Gefahr für die Benutzer einer angrenzenden Skipiste ausgeht und dass den auf dem Sondergelände agierenden Snowboardern ein ausreichender Sturzraum geboten wird.

Die im Snowboarder-Gelände errichteten Anlagen dürfen den jeweils gesicherten Erkenntnissen für die Errichtung und Instandhaltung derartiger Anlagen nicht widersprechen. Bei der Benützung der Sonderfläche haben die Snowboarder auch die sonst geltenden Verhaltensregeln einzuhalten.

I. VERSCHULDEN

Sowohl im zivilrechtlichen als auch im strafrechtlichen Bereich ist ein wesentliches Element für die Haftung der einzelnen Person für Schäden aus einem Vorfall das Verschulden dieser Person im Bezug auf das Geschehen, das zu einem Unfall geführt hat. Neben vorsätzlichem Handeln, das hier außer Acht gelassen werden kann, steht vor allem die Fahrlässigkeit im Vordergrund: Kurz gesagt, es handelt fahrlässig, wer die gehörige und ihm gebotene Sorgfalt außer Acht lässt. Es geht darum, bestehende Pflichten für das eigene Verhalten zu verletzen, obwohl man bei gehöriger Aufmerksamkeit als „maßgerechter“ Mensch diese Pflichten und Regeln einhalten hätten können.

Das konkrete Verhalten wird also an einem gedachten „idealen“ Verhalten eines Menschen mit den gleichen Fähigkeiten in der gleichen Situation gemessen. Hätte diese „Maßfigur“ richtig handeln können, dies im Unterschied zum konkreten „Täter“, der eben nicht so gehandelt hat, ist dessen Fahrlässigkeit begründet.

Das Verschulden an einem Sachschaden oder einer Verletzung führt zur Haftung, sofern das eigene Verhalten auch Ursache für den Schadenseintritt und das Verhalten rechtswidrig war. Der Bogen der Konsequenzen reicht von zivilrechtlichen Schadenersatzforderungen (Ersatz des Sachschadens, Schmerzensgeld, Rentenzahlungen usw.) bis zur strafrechtlichen Verantwortung für fahrlässige Körperverletzung.

Die Einhaltung der oben beschriebenen Verhaltenspflichten und Normen ist deshalb dringend geboten! Jeder im Pistenverkehr Tätige sollte sohin stets

mit geschärfter Aufmerksamkeit seinen Verrichtungen nachgehen und sich stets das „bewußte Hinschauen“ bewahren, um Gefahren, hier insbesondere atypische Gefahren, zu erkennen, zu melden, vor ihnen zu warnen und diese zu sichern.

Dr. Gottfried Forsthuber

Mag. Michael Aurednik