

Inhalt

1	Einleitung	1
2	Sachverhalt	1
3	Rechtlicher Rahmen	1
3.1	Pistensicherungspflicht	1
3.1. 1	Allgemeiner Skilauf	5
3.1.2	Hobbyrennsport	5
3.1.3	Internationaler Skirennsport	6
3.2	Eigenverantwortlichkeit	7
3.3	Vertrauensgrundsatz	7
3.4	Beziehung zwischen Vertrauensgrundsatz, Eigenverantwortlichkeit und	8
Pistensicherungspflichten		8
4	Rechtsanwendung	9
5	Zusammenfassung	10
6	Literatur	11

1 Einleitung

Beim Skisport handelte es sich lange Zeit um einen rechtsfreien Raum. Die Entwicklung zum Massensport und die steigende Anzahl von Konflikten zwischen Skiliftbetreibern, Skifahrern, Gemeinden,... erforderten in diesem Bereich eine genaue Rechtsordnung. So wurden zum einen die FIS Regeln aufgestellt, die das Verhalten der Skifahrer untereinander vorschreiben, zum anderen wurden den am Skisport wirtschaftlich beteiligten Parteien (Liftbetreiber, Gemeinden,...) haftungsrechtliche Pflichten auferlegt. Dazu gehören Fürsorge-, Garantie- und Verkehrssicherungspflichten¹.

Im Folgenden wird der rechtliche Hintergrund der Verkehrssicherungspflichten auf der Skipiste (=Pistensicherungspflichten) anhand eines Beispielfalles erläutert.

2 Sachverhalt

Der Kläger, ein geübter Skifahrer, stürzte auf einer mittelsteilen Piste am linken Pistenrand und rutschte über die Böschung in ein steiles, trichterförmiges Schneeloch und von dort weiter in ein Felsloch, den Eingang eines Bergwerkstollens. Sowohl das Schnee-, als auch das Felsloch waren für ihn nicht erkennbar. Die Piste war zum Unfallzeitpunkt gut präpariert und der Pistenrand, außerhalb dem die Böschung begann, durch Begrenzungsstangen und eine Geländekante gut sichtbar. Der Kläger erlitt starke physische und psychische Schäden. Die beklagte Pistenbetreiberin und ihr technischer Leiter behaupteten, ihrer Pistensicherungspflicht Genüge geleistet zu haben, der Kläger sei aus reiner Unvorsichtigkeit über den abgesicherten Pistenrand hinaus geraten.²

3 Rechtlicher Rahmen

3.1 Pistensicherungspflicht

Unter dem Begriff Verkehrssicherung versteht man bestimmte Pflichten, die man erfüllen muß, wenn man einen öffentlichen Verkehr eröffnet.³ Nach § 823 I BGB haftet derjenige, der vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum, oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, für den daraus für Dritte entstandenen Schaden. Die

¹ Vgl. FRITZWEILER, Skisport und Unfälle, SPuRT 1995, 28

² Vgl. PICHLER, Pistensicherungspflicht und Mitverschulden, SPuRT 2000, 15-19

³ Vgl. ULMRICH u.a., DSV-Lehrbriefe, Schriftenreihe des Deutschen Skiverbandes 1989, 1

Verkehrssicherungspflicht ist fester Bestandteil des Haftungsrechts und konkretisiert die allgemeine Rechtspflicht eines jeden Mitmenschen, sich anderen gegenüber so zu verhalten, daß deren Rechtsgüter, insbesondere Leben und Gesundheit, nicht gefährdet oder geschädigt werden.⁴

In der Rechtsprechung bezeichnet man diesen Zusammenhang als Verkehrspflichten. Wenn Sicherungspflichtige über unbewegliches Vermögen (Grundstücke) verfügen, heißt die ihnen obliegende Verkehrspflicht "Verkehrssicherungspflicht".⁵ Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht bestimmt sich nach den Grundsätzen der Zumutbarkeit, der Verkehrsauffassung und der Leistungsfähigkeit des Sicherungspflichtigen. Grundsätzlich ergeben sich Verkehrssicherungspflichten aus vorangegangenem Tun. Jeder, der eine Gefahrenquelle schafft und unterhält, ist verpflichtet, im Rahmen des Zumutbaren alles in seiner Macht stehende zu tun, um von der Gefahrenquelle ausgehende vermeidbare Schädigungen Dritter zu vermeiden.⁶ Die Verpflichtung trifft grundsätzlich denjenigen, der den Verkehr duldet, geschaffen oder eröffnet hat, aber auch denjenigen, der ihn lediglich verstärkt.⁷ Im Zusammenhang mit Grundstücken besteht diese nur, wenn zusammen mit der Eröffnung oder Duldung eines Verkehrs auf einem solchen Grundstück ein besonderes Sicherheitsbedürfnis entsteht.⁸

Das Verlangen des einzelnen Verkehrsteilnehmers darf jedoch nicht grenzenlos sein. Subjektiv orientiert es sich an den Sicherheitserwartungen derer, die sich üblicherweise auf einem solchen Gelände aufhalten und bewegen. Im Skisport bedeutet dies, daß auf einer deutlich als Übungshang ausgewiesenen Piste, die vor allem von Skianfängern benutzt wird, besonders strenge Pistensicherungsmaßstäbe anzulegen sind.⁹ So müssen zum Beispiel in diesem Bereich die Liftmasten mit speziellen aufpralldämmenden Materialien gesichert werden. Objektiv muß der Skifahrer beachten, daß der Sicherungspflichtige nur im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren zur Gefahrenbeseitigung verpflichtet ist. Außerdem gilt für beide Interessenlagen, daß nicht jede noch so entfernt liegende Möglichkeit eines Schadenseintritts Berücksichtigung finden muß. Dies setzt somit auch eine der

⁴ Vgl. DAMBECK./LEER, Piste und Recht, Schriftenreihe des Deutschen Skiverbandes 1989, 187

⁵ Vgl. DAMBECK./LEER, Piste und Recht, Schriftenreihe des Deutschen Skiverbandes 1989, 187

⁶ Vgl. HÖLZ (Hrsg.), DSV Skischul-Handbuch 1993, 41

⁷ Vgl. HUMMEL, Haftung bei Skiunfällen, SPuRT 1972, 71

⁸ Vgl. DAMBECK./LEER, Piste und Recht, Schriftenreihe des Deutschen Skiverbandes 1989, 187

⁹ Vgl. HAGNER, Ski- und Rodelanlagen 1999, 583

Situation entsprechende Verhaltensweise der Benutzer voraus.¹⁰ Fritzweiler/Pfister/Summerer geben als Bestimmungsgrundsätze und Abwägungskriterien für den Inhalt der Verkehrspflichten folgende fünf Punkte an:

- Art und Schwere der drohenden Gefahr und des drohenden Schadens,
- die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts,
- die Möglichkeit der Gefahrbeherrschung,
- die Möglichkeit der Selbstvermeidung des Schadens durch den Geschädigten und
- die Zumutbarkeit, den Schaden selbst zu tragen und den Umfang der Schadensverhinderungskosten abzuwägen.¹¹

Die Verkehrssicherungspflicht für Skipisten ist heute allgemein anerkannt und wird auch mit dem Begriff Pistensicherungspflicht umschrieben. Grundsätzlich unterteilt man die Skiabfahrten in drei Typen; die Piste, die Abfahrtsroute und die wilde Piste oder auch Variantenabfahrt, die sich wie folgt unterscheiden.

- Die **Piste** ist eine allgemein zugängliche, zur Abfahrt mit Ski vorgesehene und geeignete Strecke, welche vom Versicherungspflichtigen angelegt, markiert, hergerichtet, unterhalten, kontrolliert und vor alpinen Gefahren gesichert wird. Außerdem erfordert die Anlage auch eine ausreichende Markierung ihres Verlaufs und eine verlässliche Zuordnung und Bekanntgabe der Schwierigkeitsgrade.¹²
- Die **Abfahrtsroute** ist eine allgemein zugängliche, zur Abfahrt mit Ski vorgesehene und geeignete Strecke, welche vom Verkehrssicherungspflichtigen markiert und vor alpinen Gefahren gesichert, jedoch weder hergerichtet noch kontrolliert wird.
- **Wilde Pisten** oder **Varianten** sind allgemein zugängliche, im freien Skigelände entstandene Skiabfahrten, welche vom Verkehrssicherungspflichtigen weder markiert, hergerichtet, kontrolliert, noch vor alpinen Gefahren gesichert werden.¹³

Entscheidend für den Umfang der Sicherungen sind die Fragen des räumlichen und zeitlichen Bereiches der Pflichten, sowie der Umfang der Warnung an die Skiläufer bei Naturgefahren.¹⁴ Die zeitliche Komponente beschränkt sich auf den Zeitraum, für

¹⁰ Vgl. DAMBECK/LEER, Piste und Recht, Schriftenreihe des Deutschen Skiverbandes 1989, 188

¹¹ Vgl. FRITZWEILER/PFISTER/SUMMERER, Praxishandbuch Sportrecht 1998, 385

¹² Vgl. DAMBECK/LEER, Piste und Recht, Schriftenreihe des Deutschen Skiverbandes 1989, 214

¹³ Vgl. STIFFLER, Schweizerisches Skirecht 1978, 118 ff.

¹⁴ Vgl. FRITZWEILER./PFISTER/SUMMERER, Praxishandbuch Sportrecht 1998, 386

den der Skibetrieb eröffnet ist. Jedem Teilnehmer muß der Beginn und vor allem das Ende des Skibetriebes ohne weiteres ersichtlich sein. Der Verkehrssicherungspflichtige hat veränderten Wetter- bzw. Oberflächenbedingungen Rechnung zu tragen. Dabei ist an außergewöhnliche Verschlechterungen der Sichtverhältnisse, Sturm- sowie Schneebrett- und Lawinengefahr zu denken. Insofern beginnt die Pflicht bereits damit, vorhandene Erkenntnismöglichkeiten auszuschöpfen¹⁵ Neben dieser allgemeinen Verkehrssicherungspflicht ist die besondere Pistensicherungspflicht abzugrenzen. Die Verkehrssicherungspflicht endet grundsätzlich nicht am Pistenrand, sondern kann ausnahmsweise auch im Nahbereich des Pistenrandes, dem angrenzenden Tiefschneebereich, auf Nebenflächen, faktischen Abfahrtsvarianten und Skirouten bestehen.^{16,17}

Unter dem allgemeinen Gesichtspunkt der Bereichshaftung kann sich eine Verkehrspflicht des Eigentümers für ein Grundstück ergeben, welches im Winter als Skigelände genutzt wird. Ist dem Eigentümer diese nicht nur ganz gelegentliche Nutzung des Grundstücks als Skiabfahrt bekannt, so trifft ihn zwar keine allgemeine Verkehrspflicht für die Benutzbarkeit des Grundstücks als Abfahrt, er hat aber zumindest dafür zu sorgen, daß die Skifahrer nicht durch heimtückische Gefahren, wie z.B. einen unter dem Schnee verborgenen Stacheldraht, überrascht werden. Dies gilt um so mehr, wenn der Eigentümer die Nutzbarkeit des Geländes als Skiabfahrt nicht nur duldet, sondern sich in irgendeiner Weise zunutze macht, wie dies beispielsweise eine Gemeinde tut, die auf die Abfahrtsmöglichkeit in ihren Fremdenverkehrsschriften hinweist.¹⁸ Außerdem gilt die Pflicht für Sicherungsmaßnahmen auch im Bereich von viel benutzten Tourenabfahrten.¹⁹ Wenn durch Tafeln auf eine Variantenabfahrt hingewiesen wird, muß der Skifahrer zum Beispiel auf die alpinen Gefahren aufmerksam gemacht werden „Achtung! Sie verlassen den kontrollierten Skiraum! Es drohen alpine Gefahren! Sie handeln auf eigene Gefahr!“²⁰

Das jeweilige Ausmaß der Pistensicherungspflichten ist auch davon abhängig, ob es sich um allgemeinen Skilauf, Hobbyskirennen oder internationalen Skirennsport handelt.

¹⁵ Vgl. DAMBECK./LEER, Piste und Recht, Schriftenreihe des Deutschen Skiverbandes 1989, 215

¹⁶ Vgl. DAMBECK./LEER., Piste und Recht, Schriftenreihe des Deutschen Skiverbandes 1989, 218

¹⁷ Vgl. WAGNER, Rechtsprobleme im Bereich Bergbahnen und Wintersport, SPuRT 1996, 9

¹⁸ Vgl. HAGNER, Ski- und Rodelanlagen 1999, 582

¹⁹ Vgl. WAGNER, Rechtsprobleme im Bereich Bergbahnen und Wintersport, SPuRT 1996, 9

²⁰ Vgl. WAGNER, Rechtsprobleme im Bereich Bergbahnen und Wintersport, SPuRT 1996, 9

3.1. 1 Allgemeiner Skilauf

Im allgemeinen Skilauf und im Hobbyrennsport ergeben sich die Pflichten aus dem Beförderungsvertrag oder aus Deliktsgrundsätzen.²¹ Im Breitensport treffen sie den, der die Skipiste eröffnet und unterhält bzw. den, der die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht vertraglich vom Pflichtigen übernommen hat.²²

Es sei ebenfalls darauf hingewiesen, daß bei der Pistenpräparierung mit Pistenraupen konkrete Verkehrspflichten bestehen. Diese werden durch die Gefahren, die sich aus der schweren Manövrierfähigkeit, Bremsvorgängen und teilweiser Unsichtbarkeit im Skigelände ergeben, begründet. Pistenraupen sollten deshalb möglichst nur bei geringem Pistenbetrieb eingesetzt werden. Darüber hinaus sind eventuell besondere Vorkehrungen wie Warnsignal, Drehlicht, Warnposten oder sogar Sperrung der Piste zu treffen.²³

3.1.2 Hobbyrennsport

Vom allgemeinen Erholungsskilauf ist der Hobbyrennsport (WISBI-Rennen, permanente Rennstrecken, Gästerennen,...) in Bezug auf die Sicherungspflichten ganz klar zu unterscheiden. Da hier der Sport einen wesentlich aggressiveren Charakter annimmt und andere Ziele angestrebt werden, sind höhere Anforderungen an die Sicherungspflichtigen zu stellen. Der Skiläufer wird durch den Hobbyrennsport geradezu aufgefordert, seine skisportlichen Fähigkeiten auszuloten. Nach rechtlicher Auffassung muß auf solchen Rennstrecken die Geschwindigkeit nicht in dem Maße kontrolliert werden wie beim allgemeinen Skilauf. Außerdem kann, wie es durch die FIS-Regeln gefordert wird, der Sicherheitsabstand zu Hindernissen am Pistenrand nicht eingehalten werden, da die Streckenführung vom Betreiber der Rennstrecke vorgegeben ist. Ihm bzw. dem Veranstalter des Rennens obliegen aus den genannten Gründen weitergehendere und strengere Pistensicherungspflichten. So muß zum Beispiel sichergestellt werden, daß die Rennstrecke von der normalen Piste abgegrenzt ist, daß weitläufigere Sturzräume und ein großer Zielauslauf vorhanden ist. Außerdem müssen Hindernisse auf der Strecke und in deren Randbereich sowie im Ziel beseitigt oder der Gefährdung entsprechend abgesichert werden.²⁴

²¹ Vgl. FRITZWEILER, Skisport und Unfälle, SPuRT 1995, 29

²² Vgl. WAGNER, Rechtsprobleme im Bereich Bergbahnen und Wintersport, SPuRT 1996, 9

²³ Vgl. FRITZWEILER/PFISTER/SUMMERER, Praxishandbuch Sportrecht 1998, 387

²⁴ Vgl. PICHLER, Verkehrssicherungspflicht bei internationalen Skirennstrecken, SPuRT 1994, 53 -54

3.1.3 Internationaler Skirennsport

Mit zunehmendem Risiko im Rennsport steigen auch die Auflagen an den Sicherungspflichtigen. Die höchsten Anforderungen liegen deshalb zweifellos im internationalen Rennlauf. Dabei basiert die Pistensicherungspflicht auf dem Vertragsverhältnis, das durch die Nennung des Rennsportlers und dessen Annahme durch den Veranstalter besteht.²⁵ In diesem Bereich erstreckt sich die Sicherungspflicht nicht nur auf die Skirennläufer, sondern auch auf die Sicherheit der Zuschauer. Die Sicherungsbestimmungen bei internationalen Skirennen sind in der internationalen Skiwettkampfordnung (IWO) genau angeführt. So geht man zum Beispiel beim Setzen des Kurses davon aus, daß die Sicherheit der Teilnehmer allen anderen Interessen überzuordnen ist. So muß der Veranstalter zum Beispiel extrem hohe Geschwindigkeiten durch adäquate Maßnahmen reduzieren. Neben diesen Kriterien wurden von der FIS Empfehlungen für die Verwendung von Sicherheitsmaterial und die Präparierung von Pisten gegeben. Denn anders als im allgemeinen Skilauf fällt die Präparierung der Piste auch in den Bereich der Sicherungspflicht des Veranstalters. Er ist verpflichtet, die Oberfläche hart und gut zu präparieren und frei von Steinen und Hindernissen zu halten.

Punkt 650 IWO sieht in einem ersten Schritt die Homologation der Strecke vor. Dabei überprüft die FIS die technische Tauglichkeit der Rennstrecke nach den Wettkampffregeln, außerdem soll die grundsätzliche Sicherheit der Strecke gewährleistet sein. Dabei werden auch die Sicherheitsbestimmungen sowie Art und Umfang der Sicherungsmaßnahmen bestimmt. Diese müssen aber zum Renntermin den Schnee- und Wetterbedingungen gemäß angepaßt werden.

An allen kritischen Stellen sind großzügig bemessene Sturzräume zu gestalten und Gegenstände, auf die der Rennläufer beim Verlassen der Piste treffen könnte, sind mit Hochsicherheitsnetzen, Sicherheitsnetzen, Matten und ähnlichen Hilfsmitteln zu sichern. Neben der Gestaltung der Strecke ist auch die Beschaffenheit des Zielraumes genauestens reglementiert. Abschließend kann man festhalten, daß gerade im internationalen Rennsport ein adäquates Verhältnis zwischen Größe und Wahrscheinlichkeit der Gefahr einerseits und der Art der Gestaltung der Sicherungsvorkehrungen andererseits bestehen muß.²⁶

²⁵ Vgl. SCHEUER, Die Athletenerklärung des Internationalen Skiverbands Sportrisiko und Eigenverantwortung, SPuRT 1995, 26

²⁶ Vgl. PICHLER, Die Verkehrssicherungspflicht bei internationalen Skirennstrecken, SPuRT 1994, 53 -57

3.2 Eigenverantwortlichkeit

Allgemein herrscht die Ansicht, daß die Verkehrssicherungspflicht nicht überspannt werden soll. Der Skifahrer muß mit Gefahren rechnen, durch die er zu Schaden kommen kann. Eine vollkommene Verkehrssicherheit ist nicht zu erreichen. In erster Linie trägt der Sportler selbst die Verantwortung dafür, welche Gefahren er bei der Abfahrt entsprechend seines Könnens eingehen will und eingehen kann. Er hat in der Regel eigenverantwortlich für seine Sicherheit zu sorgen. Es handelt sich um sporttypische Risiken, die jeder Teilnehmer am Skisport bewußt in Kauf nimmt und ihr Vorhandensein akzeptiert. Der Skifahrer ist sich bewußt, daß diese Risiken ein bestimmtes Maß an Vorsicht, Umsicht und Vernunft voraussetzen. Außerdem sind gewisse Naturgegebenheiten (starker Schneefall, Lawinengefahr,...) aus dem Skisport nicht wegzudenken und erhöhen sogar teilweise den sportlichen Reiz.²⁷

Auch wenn sich heutzutage viele Skifahrer ihrer Eigenverantwortlichkeit nicht mehr bewußt sind, so ergibt sich schon aus den Betretungsbestimmungen der freien Natur der Grundsatz, daß man Skisport dort grundsätzlich auf eigene Gefahr betreibt. Somit kommt eine Verletzung von Verkehrssicherungspflichten als Grundlage für einen Schadensersatzanspruch nur unter besonderen Voraussetzungen in Betracht.²⁸

Darüber hinaus sollen die Skifahrer ihre Fahrweise stets den natürlichen Gegebenheiten anpassen und haben mit den auf Pisten häufig vorkommenden Hindernissen und ungünstigen Schneesverhältnissen zu rechnen. Außerdem sind sie nach FIS-Regel 2 zu einer kontrollierten Fahrweise und einer angepaßten Geschwindigkeit verpflichtet.²⁹

Selbst im internationalen Rennsport nimmt der Grundsatz der Eigenverantwortlichkeit immer wichtigere Züge an. Um die FIS-Lizenz zu erhalten, müssen alle Rennläufer erklären, daß sie die mit dem Rennsport verbundenen Körper- und Sachschadensrisiken kennen und daß sie eigenverantwortlich handeln.³⁰

3.3 Vertrauensgrundsatz

Der Skifahrer kann gemäß des Vertrauensgrundsatzes beim Ausüben seiner sportlichen Tätigkeit davon ausgehen, daß die genannten Pflichten auch erfüllt sind.

²⁷ Vgl. DAMBECK/LEER, Piste und Recht, Schriftenreihe des Deutschen Skiverbandes 1989, 208

²⁸ Vgl. ULMRICH u.a., DSV-Lehrbriefe, Schriftenreihe des Deutschen Skiverbandes 1989, 1

²⁹ Vgl. PICHLER, Die Verkehrssicherungspflicht bei internationalen Skirennstrecken, SPuRT 1994, 53

³⁰ Vgl. SCHEUER, Die Athletenerklärung des Internationalen Skiverbands Sportrisiko und Eigenverantwortung, SPuRT 1995, 26-27

Also kann ein vernünftig denkender Skisportler bei der Beurteilung der Skipiste davon ausgehen, daß diese gesichert ist. Folglich findet in diesem Bereich eine progressive Risikoverschiebung statt. Während der Skifahrer im Bereich der Piste die ausgeprägtesten Sicherungsmaßnahmen erwarten kann, nimmt ihr Umfang und ihre Intensität im Pistenrandbereich, auf Skirouten bis hin zum freien Gelände, wo sie gänzlich erlischt, kontinuierlich ab. In den Vertrauensgrundsatz fließen ausschließlich objektive Kriterien ein. Subjektive, persönliche Gegebenheiten, wie zum Beispiel das Fahrkönnen, werden nicht berücksichtigt. Dennoch kann der Skiläufer davon ausgehen, daß der Sicherungspflichtige die im Verkehr notwendige Sorgfalt walten läßt.

3.4 Beziehung zwischen Vertrauensgrundsatz, Eigenverantwortlichkeit und Pistensicherungspflichten

Die Abgrenzung zwischen Verkehrssicherungspflicht und Eigenverantwortung des Skifahrers ist nicht immer klar zu definieren. Die Eigenverantwortung, die dem Sportler schon auf der Piste in hohem Maße obliegt, nimmt beim Verlassen der Piste noch einmal erheblich zu. Entsprechend reduziert sich die Verkehrssicherungspflicht des Verantwortlichen, wobei im Einzelfall die Größe der Gefahr, der Grad der Erkennbarkeit, die Zumutbarkeit der Sicherungsmaßnahmen sowie die Leistungsfähigkeit der Sicherungspflichtigen zu berücksichtigen sind.³¹ Wer ein Skigelände für den Wintersport freigibt, ist dafür verantwortlich, daß keine überraschenden und ungewöhnlichen Gefahrenquellen auftreten.³² Die allgemeine Verkehrssicherungspflicht betrifft im Skisport nur Hindernisse bzw. Gefahrenquellen, die der Skifahrer trotz verantwortungsbewußten Verhaltens nicht erkennen und mit denen er auch situationsbezogen nicht rechnen kann.³³ Die Abgrenzung zwischen dem Risiko des Sports und der jeweiligen Gefahr, die der Sportler selbst auf sich nimmt und dem, für was der Verkehrssicherungspflichtige einzustehen hat, wird in der Rechtsprechung stets nach dem Begriffspaar der typischen und atypischen Gefahr vorgenommen.

- **Atypische Gefahren**, mit denen der Sportler nicht rechnen muß, hat der Pflichtige zu beseitigen.³⁴ Atypisch sind Gefahren, mit denen im Hinblick auf das Erscheinungsbild und den angekündigten Schwierigkeitsgrad der Piste auch ein

³¹ Vgl. WAGNER, Rechtsprobleme im Bereich Bergbahnen und Wintersport, SPuRT 1996, 9

³² Vgl. WAGNER, Rechtsprobleme im Bereich Bergbahnen und Wintersport, SPuRT 1996, 9

³³ Vgl. DAMBECK/LEER, Piste und Recht, Schriftenreihe des Deutschen Skiverbandes 1989, 213

³⁴ Vgl. FRITZWEILERR/PFISTER/SUMMERER, Praxishandbuch Sportrecht 1998, 386 f.

verantwortungsbewußter Skifahrer nicht rechnet, weil sie nicht pistenkonform sind. Dazu zählen z.B. Abbrüche oder Felslöcher am Pistenrand, Schneekanonen, Leitungsmasten, Drahtseile, tiefe Löcher, Betonsockel, Wurzelstöcke, Schneelöcher, Gletscherspalten oder tiefe Gräben. Sie sind vom Sicherungspflichtigen auf jeden Fall zu beseitigen.³⁵

- **Typische Gefahren** sind nach der Rechtsprechung für den Skifahrer erkennbare Gefahren. Zu den typischen Gefahren, die im Regelfall nicht beseitigt oder abgesichert werden müssen, zählen z.B. harte und eisige Stellen, apere Stellen bei geringer Schneelage, Baumgruppen oder Wald am Pistenrand, Felsmauern neben Skiwegen, Schwungbuckel und –mulden, Bodenkanten, kleinere Steine, Markierungsstangen, Schneezäune, Randnetzpfosten oder Wegweiser.³⁶

Die beste Art der Verkehrssicherung ist die, schon das Entstehen von Gefahrenquellen zu verhindern und das sollte schon bei der Planung, Anlage und Ausgestaltung einer Abfahrtsstrecke berücksichtigt werden. Dies gilt zum Beispiel für Kurvenradien bei der Trassenführung oder bei der Einbeziehung des natürlichen Geländeprofils.

2 Rechtsanwendung

Bezogen auf den oben genannten Beispielfall sah das **Erstgericht** die Hauptschuld bei der beklagten Liftbetreiberin und ihrem technischem Leiter, da der Bergwerksstollen als atypische Gefahrenquelle hätte abgesichert werden müssen, und somit die Pistensicherungspflicht verletzt wurde.

Der Kläger wurde zu 40 % für mitschuldig erklärt, da der Sturz im flachen Gelände auf seine Sorglosigkeit zurückzuführen sei. Die Begründung dieses Urteils bestand darin, daß die Wahrscheinlichkeit, daß ein verantwortungsbewußter Skifahrer im Bereich der Unfallstelle von der Piste abkommen würde, sehr gering sei. Sollte ein Wintersportler an dieser Stelle jedoch trotzdem stürzen und die gesicherte Piste verlassen, kann er aber aufgrund der Geländebeschaffenheit das Abrutschen und den Sturz in den Stollen nicht mehr verhindern. Weil die Beklagten trotz Kenntnis des Stollens keine Sicherungsmaßnahmen durchgeführt haben, sei ihnen ein gravierender Sorgfaltsverstoß unterlaufen.

Das **Berufungsgericht** kam zu dem Entschluß, daß es entscheidend sei, ob der Skifahrer aufgrund eines Ausweichmanövers oder aus einem anderen Grund (z.B.

³⁵ Vgl. WAGNER, Rechtsprobleme im Bereich Bergbahnen und Wintersport, SPuRT 1996, 9

Verkanten) zu Sturz gekommen sei. Wenn der Kläger aufgrund einer aus dem Stillstand losfahrenden Skifahrerin zu Sturz gekommen sei, kann kein pistenregelwidriges Verhalten festgestellt werden. Im anderen Fall wäre ein Mitverschulden daraus begründet, daß ein Sturz in diesem Gelände auf Sorglosigkeit zurückzuführen sei. Da der verletzte Skifahrer diesen Beweis nicht endgültig erbringen konnte, kommt das Berufungsgericht zu dem Schluß, daß dem Kläger lediglich ein Mitverschulden von 25 % zur Last gelegt werden könnte.

In **letzter Instanz** vertrat man schließlich die Auffassung, daß die Beweislast für ein Mitverschulden des Geschädigten auf der Seite der Beklagten liegt. Da dem Kläger kein Fehlverhalten, welches den Sturz einleitete, nachgewiesen werden konnte, müssen die Beklagten in vollem Umfang haften.³⁷

3 Zusammenfassung

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, daß es bei Fragen der Verkehrssicherungspflicht von Pistenbetreibern immer um das Verhältnis zwischen Eigenverantwortung des Benutzers und der Sicherungspflicht des Betreibers geht. Inwiefern eine Verkehrssicherungspflicht erfüllt ist oder nicht, hängt jedoch vom Einzelfall ab und läßt sich nicht immer klar abgrenzen. Nur in besonders eindeutigen Fällen ist eine sichere Aussage darüber zu treffen, was vom Geschädigten als Verwirklichung des allgemeinen Lebensrisikos ersatzlos hingenommen werden muß und was andererseits als Verletzung der Verkehrssicherungspflicht auf den Schädiger als Schadensersatz zukommt. Es bleibt somit immer im Einzelfall zu klären, ob die Schadensursache in den Bereich der Sicherungspflicht des Betreibers fällt oder nicht.

³⁶ Vgl. PICHLER, Die Verkehrssicherungspflicht bei internationalen Skirennstrecken; SPuRT 1994, 53

³⁷ Vgl. PICHLER, Pistensicherungspflicht und Mitverschulden, SPuRT 2000, 15-19

6 Literatur

DAMBECK, G./LEER, E.: Piste und Recht, Schriftenreihe des Deutschen Skiverbandes. Kempten 1989

FRITZWEILER, J.: Skisport und Unfälle. In: Sport und Recht 1-2 (1995)

FRITZWEILER, J./PFISTER, B. /SUMMERER, T.: Praxishandbuch Sportrecht. München 1998

HAGNER, J.: Ski- und Rodelanlagen. In: Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen. Berlin 1999

HÖLZ, M. (Hrsg.): DSV Skischul-Handbuch. München 1993

HUMMEL, D.: Haftung bei Skiunfällen. In: Sport und Recht (1972)

PICHLER, J.: Pistensicherungspflicht und Mitverschulden. In: Sport und Recht 1 (2000)

PICHLER, J.: Verkehrssicherungspflicht bei internationalen Skirennstrecken. In: Sport und Recht 1-2 (1994)

SCHEUER, W.: Die Athletenerklärung des Internationalen Skiverbands Sportrisiko und Eigenverantwortung. In: Sport und Recht 1-2 (1995)

STIFFLER, H. K.: Schweizerisches Skirecht. Zürich 1978

ULMRICH, E. u.a.: DSV-Lehrbriefe, Schriftenreihe des Deutschen Skiverbandes. Planegg 1989

WAGNER, H.: Rechtsprobleme im Bereich Bergbahnen und Wintersport. In: Sport und Recht 1 (1996)