



37. SKILEX-Kongress 2010
Zell am See / Kaprun

Die 10 FIS-Regeln als Sorgfaltsmaßstab für das Verhalten auf Schipisten – praxisrelevante Sonderfälle

*von Dr. Marwin Gschöpf, Rechtsanwalt und SchiSV,
Velden am Wörthersee*

Einleitung

Der Wintersport, insbesondere das Schifahren und Snowboarden, hat in Österreich traditioneller Weise große wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung¹, was dadurch dokumentiert ist, dass Österreichs Pisten jährlich von rund 2,6 Mio inländischen und 6,5 Mio ausländischen Touristen bevölkert werden. Dabei ereignen sich jährlich – je nach Statistik – 60.000 bis 80.000 Unfälle, die eine ärztliche Behandlung notwendig machen. Lediglich 10 – 15 % dieser Unfälle sind auf Kollisionen mit anderen Personen zurückzuführen². Entgegen anderslautender Gerüchte geht der

¹ Laut „Die Presse“ vom 12.1.2010 ist die Begeisterung der ÖsterreicherInnen jedoch seit 1993 stark zurückgegangen. Statt damals 15 % geben jetzt nur mehr 5 % der Österreicher an, regelmäßig auf der Piste zu sein.

² In der Schweiz spricht man von 8 %.

Österreichischer Schiverband (ÖSV) in einer jüngsten Studie davon aus, dass die Verletzungen – bezogen auf die Zahl der Schneesportler – rückläufig³ seien. Dies überrascht angesichts der Zunahme der Verkehrsdichte aufgrund ständig verbesserter Liftanlagen bei annähernd gleich bleibender Pistenfläche sowie in Anbetracht des größeren Pistenbedarfes moderner Snowboard- bzw Carvingtechnik.

Soweit statistisch erfassbar ist davon auszugehen, dass in Österreich ca 800 bis 1.000 Fälle von Fahrerflucht auf Schipisten vorkommen.

Der Verkehr auf Pisten ist in Österreich nicht gesetzlich geregelt⁴, weshalb die Beurteilung des Verschuldens nach einem Schiunfall nach den Sportregeln erfolgt, die von anerkannten Institutionen ausgearbeitet werden. Allen voran ist hier der 10-Punkte-Katalog der FIS⁵ zu nennen, der zuletzt im Jahr 2002 im Hinblick auf die Besonderheiten des Snowboardfahrens und der Carvingtechnik aktualisiert wurde. Die FIS-Regeln sind in den wesentlichen Punkten unbestritten und international anerkannt, in der österreichischen Rechtspraxis werden daneben noch gelegentlich die Regeln des POE⁶ sowie einige spezielle Regeln für das Snowboarden⁷ angewendet. Als zusätzliche Verpflichtung für Snowboarder wird zB vorgesehen, beim sog *Backsideschwung* die Einschränkung des Sichtfeldes durch vorausschauende Fahrweise auszugleichen, da der Snowboardfahrer aufgrund seiner Schrägstellung am Brett einen größeren „toten Winkel“ als ein Schifahrer hat.

Obwohl die FIS-Regeln somit keine Gesetzesgeltung beanspruchen, werden sie von den Gerichten regelmäßig zur Bestimmung des Sorgfaltsmaßstabes⁸ herangezogen. Die Frage der Anwendbarkeit und Auslegung der FIS-Regeln ist nach ständiger Rechtsprechung Tatfrage und daher (theoretisch) nicht mittels Revision geltend zu machen⁹.

³ Dies bestätigen auch Angaben der AUVA, die bei SchülerInnenunfällen einen positiven Trend, vor allem bei Kopfverletzungen, feststellen – vgl ZVR 2009, 394.

⁴ Einzelne Landesgesetze verweisen auf die Einhaltung der Sportregeln, vereinzelt bestehen regional geltende Gemeindeverordnungen.

⁵ Fédération Internationale de Ski, der internationale Dachverband der Schiverbände.

⁶ POE: Pistenordnungsentwurf des österreichischen Kuratoriums für alpine Sicherheit, der ua auf *Pichler* zurückgeht und die Vorarbeit für ein Gesetz darstellen sollte, welches jedoch nie erlassen wurde.

⁷ Für Österreich ist auf den Regelkatalog des VSÖ sowie der ASA, für die Schweiz auf jenen der SKUS und für Deutschland auf das Regelwerk des DSDV hinzuweisen.

⁸ ZB OGH in 3 Ob 38/97.

⁹ 7 Ob 195/04 h, 7 Ob 233/04 x.

Rechtsvergleichend sei bemerkt, dass Italien im Jahr 2003 die FIS-Regeln – teilweise jedoch mit Abweichungen - in Gesetzesform gegossen hat, in Slowenien verweist das Gesetz auf die Geltung der FIS-Regeln. Auch im tschechischen Recht gibt es gesetzliche Verweise auf die Geltung der FIS-Regeln.

FIS-Regel 1 – Rücksichtnahmegebot / Ausrüstung

Diese sehr allgemein gehaltene Regel gibt den aus dem römischen Recht stammenden Grundsatz des *neminem laedere*, nämlich das Verbot, andere zu verletzen oder zu gefährden, wieder.

Daraus wird einerseits abgeleitet, dass Pisten nur mit Sportgeräten befahren werden dürfen, die nicht wesentlich gefährlicher als die herkömmlichen Sportgeräte (Schier, Snowboard) sind und mit denen eine Einhaltung der FIS-Regeln technisch möglich ist. Daraus resultiert ua das Verbot des Rodelns auf Pisten.

Aus FIS-Regel 1 wird auch auf eine besondere Aufmerksamkeitspflicht im Falle von gefahren erhöhenden Umständen¹⁰ sowie eine Verpflichtung zur Erweiterung des Sichtfeldes über die üblichen 90°¹¹ argumentiert.

Auch die Verpflichtung zum Notsturz kann aus FIS-Regel 1 resultieren. Auch ein Verstoß gegen FIS-Regel 1 ist das Einfahren in lawinengefährdete Hänge im Einzugsbereich des gesicherten Schiraumes¹².

Abgesehen davon, dass diese FIS-Regel somit als Auffangtatbestand dient, sind hier zwei Spezialprobleme detaillierter zu erwähnen:

Nach der Rechtsprechung zu FIS-Regel 1 ist jeder Pistenbenützer auch für die von ihm verwendete **Ausrüstung** verantwortlich. Nach neueren Gerichtsentscheidungen kann sich zB ein Schifahrer nicht ohne weiteres darauf berufen, dass sich seine **Schibindung** unvermutet geöffnet habe und er deshalb eine Kollision mit einem anderen Pistenbenützer nicht mehr vermeiden konnte. Der Schädiger muss vielmehr den gegen ihn sprechenden Anscheinsbeweis entkräften und nachweisen, dass die Schibindung korrekt eingestellt war¹³.

¹⁰ ZB Fahren in der Gruppe bei geringen Abständen – OGH in ZVR 1994/148, 6 Ob 220/00 x.

¹¹ 45° nach links und 45° nach rechts.

¹² Vgl die Ausführungen von *Zotto* beim Forum im Bormio 2009.

¹³ OGH in 3 Ob 38/97 b, ZVR 1997/147.

Dazu können die von Sportgeschäften ausgestellten Bindungseinstellscheine dienen, aus denen ersichtlich ist, nach welchen Angaben (die Kriterien sind Körpergewicht, Fahrkönnen, Alter und Sohlenlänge) die Bindungseinstellung erfolgt ist. Bei unrichtiger Bindungseinstellung sind auch Ansprüche gegen das Sportgeschäft denkbar¹⁴.

Ein weiteres Thema der Ausrüstung ist die schon länger diskutierte¹⁵ **Helmpflicht**, die zB in Italien seit dem erwähnten Gesetz aus dem Jahr 2003 für Jugendliche gilt. Da in Österreich Angelegenheiten des Sportes Landessache sind, gibt es diesbezüglich auch unterschiedliche Regelungen. Bundesweit gilt ab 2010 eine generelle Helmpflicht für Lehrer und Schüler bei Schulschikursen. Geplant ist eine Vereinbarung der Landeshauptleute (Art 15 a B-VG), die eine akkordierte Gesetzgebung in allen Bundesländern sicherstellen soll. Bis dato haben Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark und Kärnten die Helmpflicht eingeführt bzw liegen entsprechende Gesetzesentwürfe vor. Vorarlberg und Tirol bauen laut Medienberichten weiterhin auf die Eigenverantwortung und sprechen sich gegen eine gesetzliche Regelung aus.

Auslöser für diese zu begrüßende¹⁶ Entwicklung ist sicher die intensive Berichterstattung des Falles *Althaus*, der laut Angaben des Handels zum Umsatz von 500.000 (!) Schihelmen in Österreich geführt hat.

In Kärnten wurde mit 1.12.2009 die gesetzliche Helmpflicht für Minderjährige bis zum vollendeten 15. Lebensjahr, die beim Befahren von Schipisten und pistenähnlichem freien Gelände gilt, eingeführt.

Wenn bisher die Auffassung vertreten wurde, dass die Nichtverwendung eines Schihelmes keine Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten darstellen könne¹⁷ ist diese Auffassung angesichts der bestehenden gesetzlichen Regelung wohl nicht mehr aufrecht zu erhalten. Sollte sich bei einem Unfall das Fehlen eines Helmes auswirken (was der Schädiger zu beweisen hat), wären die diesbezüglichen Schadenspositionen entsprechend zu kürzen. Sofern jedoch nicht dem Jugendlichen, sondern dem Aufsichtspflichtigen (zB Schilehrer!) der Vorwurf zu machen ist, dass sie nicht für eine entsprechende Beaufsichtigung bzw Ausrüstung gesorgt haben, stellt sich die Frage der Zurechnung dieses Fehlverhaltens des „Bewahrungsgehilfen“. Nach einer jüngst ergangenen Entscheidung des OGH¹⁸ würde der geschädigte Minderjährige vollen Ersatz erhalten, der Schädiger hätte allenfalls einen Regressanspruch gegen die Aufsichtspflichtigen.

¹⁴ OGH in 1 Ob 2051/96 s.

¹⁵ Vgl *M. Gschöpf* in ZVR 2005, 56 FN 52.

¹⁶ Laut BM für Gesundheit können 85 % der schweren Kopfverletzungen durch das Tragen eines Helmes erheblich gemildert werden – vgl ZVR 2009, 394.

¹⁷ Vgl zB *Dambeck* anlässlich des europäischen Schneesportforums in Bormio 2008.

¹⁸ OGH 4 Ob 204/08 s.

In der erwähnten Entscheidung hatte sich der OGH mit folgendem Fall zu beschäftigen: Ein nahezu blinder Schifahrer war in Begleitung eines speziell ausgebildeten Schiführers für Behinderte die Piste talwärts gefahren und wurde aufgrund der Unachtsamkeit eines anderen Pistenbenützers - aber auch der seines Führers – zu Sturz gebracht und verletzt. Der OGH änderte die Berufungsentscheidung dahingehend ab, dass der schuldlose Behinderte 100 %igen Schadenersatz von dem dritten Schifahrer zu erhalten hat, eine Zurechnung des Fehlverhaltens des Blindenführers wurde abgelehnt, da dieser entsprechend ausgebildet und daher nicht „habituell untüchtig“ (§ 1315 ABGB) war. Dem Schädiger verbleibt sohin nur mehr die allenfalls gegebene Möglichkeit, beim Blindenführer zu regressieren.

FIS-Regel 2 – Beherrschung der Geschwindigkeit und der Fahrweise

Zentrale Anforderung des sicheren Pistenverkehrs ist das **Fahren auf Sicht**, welches in der FIS-Regel 2 mit dem Gebot verknüpft ist, die Geschwindigkeit den Verhältnissen, nämlich sowohl jenen des Sportlers als auch der Piste¹⁹, anzupassen. Sporttechnisches Können, Aufmerksamkeit, Geschwindigkeit und (Sicht)verhältnisse stellen dabei die Elemente eines beweglichen Systems dar.

Im Lichte dieser FIS-Regel kann auch Einlassungsfahrlässigkeit vorliegen, wenn zB ein Anfänger in einem vereisten Steilhang einfährt, unverschuldet zu Sturz kommt²⁰ und einen anderen schädigt.

Die FIS-Regel 2 oder das Gebot des kontrollierten Fahrens spielt häufig eine Rolle bei **Klagen gegen Pisten- bzw Liftbetreiber** wegen des Verstoßes gegen Verkehrssicherungspflichten²¹. FIS-Regel 2 ist Ausdruck des elementaren Sicherheitsbausteines der **Eigenverantwortung**. Es ist sicher richtig, dass weder die Pistenhalterhaftung noch die Sicherheitsstandards überspannt werden sollen, um nicht

¹⁹ Dies betrifft sowohl den Zustand der Pistenoberfläche, wie zB eine Vereisung, aber auch das Gebot der besonderen Vorsicht an neuralgischen Bereichen, wie zB Kreuzungen oder Einstiegstellen.

²⁰ *Scheuer* bezweifelt eine derartige Haftung und meint in einer Publikation aus dem Jahr 1990: „Sport lebt von der Herausforderung“.

²¹ Als Nebenpflicht zum Beförderungsvertrag obliegt dem Pistenhalter die Gewährleistung einer sicheren Abfahrt, dh entsprechende Markierung zur Orientierungshilfe und Warnung vor Gefahrenstellen und Beseitigung atypischer Hindernisse.

ein übertriebenes Sicherheitsgefühl bei den Pistenbenützern zu provozieren und letztendlich das Schifahren zu teuer zu machen. Andererseits soll der Pistenbetreiber, der in Österreich aufgrund gesetzlicher Verpflichtung ausreichend haftpflichtversichert ist, für nachweisliche Fehler der Sicherung²² und Markierung verantwortlich sein. In diesem Zusammenhang ist die unangenehme Tendenz zu kritisieren, Pistengeräte, vor allem aber **Motorschlitten**, während der Liftbetriebszeit auf Pisten einzusetzen²³. Aufgrund der großen Gefährlichkeit dieser Geräte wäre sogar eine Gefährdungshaftung nach den Regeln des EKHG zu fordern. Selbstverständlich kommt bei einem Zusammenstoß idR das Mitverschulden des Schifahrers aufgrund des Verstoßes gegen FIS-Regel 2 zum Tragen.

FIS-Regel 3 und 4 – Wahl der Fahrspur und Überholen

Die FIS-Regel 3 ist die **zentrale Vorrangregel** des Pistenverkehrs. Die Frage, welcher Pistenbenutzer im maßgeblichen Zeitraum von 2-3 Sekunden bzw auf den letzten 20-30 m der vordere, langsamere und damit bevorrangt war, ist oft nicht einfach zu beantworten. Dies deshalb, da eine Piste in mehreren Ebenen geneigt sein kann und die Fahrlinien der Unfallsbeteiligten oft sehr unterschiedlich sind. Insbesondere mit den modernen Carvingschiern und -snowboards gibt es Fälle des sogenannten „schneidenden Überholens“, wobei der schnellere Pistenbenutzer kurz vor der Kollision zwar der vordere ist, sich aber dennoch im Nachrang befindet²⁴. Alleine die Kollisionsposition sagt also noch nicht unbedingt, wer den Unfall verschuldet hat.

In einer aktuellen Entscheidung hat das OLG Graz²⁵ erstmals die Auffassung von *Pichler*²⁶ bestätigt, wonach es bei der Bestimmung des Verhältnisses „hinten“ und „vorne“ auf das Verhältnis der beiden **Annäherungsgrundrichtungen** ankommt. Eine andere Deutung dieser FIS-Regel, die in Extremfällen zu wesentlich anderen Ergebnissen führt, stellt auf den Pistenverlauf ab. Die dritte Variante der Auslegung, die offenbar vom italienischen Gesetz, welches in Zusammenhang mit dem Vorrang von „bergwärts“ und „talwärts“ spricht, übernommen wird, orientiert sich an der Falllinie.

²² In der Schweiz etabliert sich eine verpflichtende Pistenhomologierung, in Österreich werden zum Teil sogenannte „Pistengütesiegel“ verliehen. Diese werden von den Landesregierungen über freiwilligen Antrag vergeben und haben keine (Haftungs-)rechtliche Relevanz.

²³ Dazu führt *Kathrein* in ZVR 2009, 408 zutreffend aus: „Der Betreiber eines Schigebiets wird gut beraten sein, die Verwendung solcher Geräte entsprechend zu regulieren, um unnötige und vermeidbare Gefahren von den Schifahrern und Sportlern auf seinem Areal fernzuhalten.“

²⁴ Vgl 4 Ob 173/05, 3 Ob 171/05 a.

²⁵ OLG Graz 4 R 156/09 g.

²⁶ ZVR 2005, 116 ff.

In § 8 des Pistenordnungsentwurfes (POE) wird diese Vorrangregel ergänzt durch den Hinweis auf unterschiedliche Geschwindigkeiten. Wörtlich: „Der hintere, schnellere Schifahrer hat seine Fahrweise dem vorderen, langsameren Schifahrer anzupassen; dieser hat Vorrang gegenüber dem hinteren Fahrer.“

Bei der Aufklärung eines Pistenkollisionsunfalles stellt sich nun häufig die Frage, ob Schifahrer mit **größeren Schwüngen** oder solche mit **kleineren** Schwüngen im Ergebnis schneller zu Tal fahren. Dies kann in allgemeiner Formel²⁷ schwer gesagt werden, da es einerseits nicht nur auf den Pistenverbrauch (= Breite der Schwünge), sondern auch auf den Längenabstand von Scheitelpunkt zu Scheitelpunkt ankommt. Vor allem aber ist stets zu beachten, dass ein und dieselbe Fahrlinie – je nach Schitechnik und Kondition – in äußerst unterschiedlichen Geschwindigkeiten gefahren werden kann.

Als Spezialfall ist die **Sturzkollision** zu erwähnen, die dann zu einer Haftung führt, wenn der Sturz auf einen vorangehenden FIS-Regelverstoß zurückzuführen ist²⁸ (Einlassungsfahrlässigkeit). Alleine die Tatsache des Sturzes begründet kein Verschulden, da Stürze beim Schifahren und Snowboarden nie 100 %ig vermieden werden können.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass die Länge und Richtung der Abrutschstrecke nach einem Sturz von vielen Faktoren abhängt und direkte Rückschlüsse auf die Annäherungsrichtung und –geschwindigkeit problematisch sind. Es wird zu Recht die Auffassung vertreten, dass die **Endlagen nur wenig Aussagekraft**²⁹ bei der Aufklärung von Schiunfällen haben, zumal Sturz- und Abrutschstrecken zB von der Art der Berührung der Unfallgegner (zB Hängenbleiben an der Schiausrüstung), von der verwendeten Sportausrüstung (zB glatter Schianzug), von Ausweichreaktionen im letzten Moment vor der Kollision sowie einem Aufkanten (der Schier oder Schischuhe) während der Kollision oder des Abrutschens abhängen. Pistenbenützer mit Sportgeräten sind nicht mit Billardkugeln, aber auch nicht mit Kfz zu vergleichen. Auch spezielle biomechanische Modelle bzw Computersimulationen können nur sehr grobe Annäherungen bzw Wahrscheinlichkeiten liefern.

²⁷ So findet sich in manchem schitechnischen Gutachten der Satz, dass „bei gleichem Tempo und bei gleichen Einfahrtswinkel jener Pistenbenützer mehr Meteranteile pro Sekunde auf die Falllinie des Hanges bezogen zurücklegt, der *kleinere* Radien fährt“. Dies trifft in dieser Allgemeinheit nicht zu, da die zurückgelegte Wegstrecke in beiden Fällen annähernd gleich sein kann.

²⁸ Von *Pichler* wurde ein Anscheinsbeweis zu Lasten des Stürzenden befürwortet, der allerdings dann nicht zum Tragen kommt, wenn es sich um eine längere Abrutschstrecke vor der Kollision handelt (vgl 10 Ob 170/00 y). Diese Beweiserleichterung für den Geschädigten wird auch in dem Fall angewandt, dass ein Schädiger ein „Verkanten“ (5 Ob 182/99 x) oder eine Fehlauflösung der Bindung als Unfallsursache behauptet.

²⁹ Die in SV-Gutachten zu findende Behauptung, dass „die Endlagendifferenz der Unfallbeteiligten Rückschlüsse auf die Differenz der Kollisionsgeschwindigkeiten“ zulässt, ist daher in der Regel unzutreffend.

Nach einhelliger Auffassung (vgl § 7 POE)³⁰ ist der Pistenbenützer weiters als *ultimo ratio* verpflichtet, sich vor einem drohenden Zusammenstoß mit einem anderen hinzuwerfen. Dieser **Notsturz** ist allerdings nur bei geringen Geschwindigkeiten und vor allem bei Anfängern sinnvoll und zumutbar.

Zu FIS-Regel 4 (Überholen) sei darauf verwiesen, dass nach der Rechtsprechung ein Abstand von 2-3 m bei stehenden Personen ausreicht³¹. Im übrigen ist der notwendige Abstand vom Können und von der Geschwindigkeit der Beteiligten abhängig.

FIS-Regel 5 – Einfahren, Anfahren und Hangaufwärtsfahren

In FIS-Regel 5 war ursprünglich auch die (nach wie vor im § 8 Satz 2 des POE) enthaltene Beobachtungspflicht des Querenden angeführt. **Quer** im technischen Sinn liegt allerdings nur vor bei einer flachen Hangschrägspur (kleiner als 15° zur Pistenhorizontalen) von einem Pistenrand zum anderen. Ein Verstoß gegen eine derartige Beobachtungspflicht, welche von den österreichischen Gerichten nach wie vor angenommen wird, begründet idR ein Mitverschulden von einem Drittel³².

Zu FIS-Regel 5 ist festzuhalten, dass auch im **Gegenverkehrsbereich**, der zB bei Liftstationen vorkommen kann, kein Rechtsfahrgebot³³ gilt und Pistenkreuzungen im Zweifel gleichrangig³⁴ sind.

Die vorliegende FIS-Regel wurde im Anschluss an eine Entscheidung des OGH³⁵ im Jahr 2002 ergänzt, wobei aus der Praxis zu bemerken ist, dass ein **Bergauffahren** – trotz moderner Carvingstechnik – äußerst selten vorkommt. Prominentes Beispiel ist der *Althaus-Unfall*, dessen nähere Umstände mir nicht bekannt sind, weshalb eine Analyse

³⁰ Sowie der Rechtsprechung: vgl ZVR 1997/147, 7 Ob 29/05 y.

³¹ ZVR 1999/4.

³² Entgegen der Entscheidung des OGH 6 Ob 149/97 y (ähnlich OLG Innsbruck 3 R 74/07 t) forderte *Pichler* in ZVR 2005, 116 ff, eine „Blickzuwendung bergwärts auch bei Schrägfahrten im Zuge von Carvingsschwüngen, die flacher als 45° zur Pistenhorizontalen“ verlaufen. Diese Auffassung ist fraglich, zumal auch der Carvingsschifahrer oder –snowboarder seine primäre Aufmerksamkeit auf den Pistenraum vor sich zu richten hat und der von *Pichler* geforderte Blick bergwärts eine Überforderung darstellen würde. Streng gegenüber einem querenden Snowboarder: 2 Ob 102/02 t, hingegen kein Verschulden des Querenden in 6 Ob 270/05 g.

³³ Welches in der FIS-Langlaufregel Nr 5 sowie im italienischen Pistengesetz vorgesehen ist.

³⁴ ZVR 1986/135.

³⁵ ZVR 2002/4 – 1 : 2 zu Lasten des Bergauffahrenden.

unterbleibt. Generell ist jedoch zu FIS-Regel 5, 6 und 7 zu bemerken, dass ein Verstoß gegen diese Regeln idR nur ein Mitverschulden begründet, da der von oben kommende Pistenbenützer die FIS-Regeln 1-3, die als höherwertig anzusehen sind, verletzt haben muss. *Pichler* hat in der Änderung der FIS-Regel 5 hingegen einen absoluten Nachrang des Bergauffahrenden gesehen und diese Regel weiters auf alle Fälle ausgedehnt, in denen ein Pistenbenützer bergauf gegen den Pistenverkehrshauptstrom fährt (zB in Gegenverkehrsbereichen bei Lifteinstiegsstellen)³⁶.

Als *Exkurs* zu FIS-Regel 5 ist noch der Frage nachzugehen, inwieweit die FIS-Regeln **außerhalb der Piste** gelten. Das OLG Innsbruck³⁷ hatte einen Kollisionsunfall zu entscheiden, der sich außerhalb der Piste in einem Bereich ereignet, in dem ein pistenähnliches Gelände in ein anderes übergeht und hat ausgesprochen, dass sowohl FIS-Regel 5 als auch FIS-Regel 7 sinngemäß anwendbar seien. Diese Auffassung erscheint aus mehreren Gründen fraglich³⁸.

Sowohl beim **Einfahren** als auch beim **Anfahren** nach einem Halt geht die herrschende Meinung davon aus, dass der Nachrang nach etwa 4 Sekunden Fahrt in einen Vorrang „umschlägt“. Selbst bei Verstoß gegen FIS-Regel 5 durch den Anfahrenden ist jedoch zu betonen, dass meist ein Mitverschulden des Nachkommenden vorliegen wird, da ein Pistenbenützer bei Einhaltung der gebotenen Aufmerksamkeit aus kontrollierter Fahrt in der Regel schneller als in 4 Sekunden auf ein vor ihm befindliches Hindernis reagieren kann³⁹.

FIS-Regel 6 – Anhalten

In diesem Zusammenhang ist die Problematik der auf der Piste sitzenden Snowboardergruppen zu erwähnen, die stellenweise die Piste gefährlich einengen.

Keine genaue Angabe enthält die FIS-Regel 6 darüber, welchen **Abstand** ein stehender Pistenbenützer zu einer unübersichtlichen Kante einhalten muss. In einem jüngst entschiedenen Fall vor dem Landesgericht Klagenfurt⁴⁰ wurde das Mitverschulden einer

³⁶ ZVR 2002, 403, zustimmend OGH in 1 Ob 219/05 w.

³⁷ ZVR 2007, 60.

³⁸ Dazu im Detail *M. Gschöpf* in Anm zu ZVR 2006, 55.

³⁹ *Pichler* in ZVR 2005, 119. AA mit fraglicher Begründung 7 Ob 195/04 h sowie 9 Ob 60/01 s.

⁴⁰ 22 Cg 173/07 v.

Schilehrerin, die sich mit ihrer Gruppe 20-30 m unterhalb der Kante befand, über die der Beklagte sprang, verneint. Diese Entscheidung ist zu befürworten, weil die FIS-Regel 6 nicht darauf abstellt, dass Schifahrer unter grober Verletzung des Sichtfahrgebotes unkontrolliert über Kanten springen, sondern eher jene Pistenbenützer im Auge hat, die beabsichtigen, auf der Kante abzuschwingen und etwas „abgetrieben“ werden oder an der Kante stürzen.

FIS-Regel 7 - Aufsteigen

Diese FIS-Regel ist in ihrer Akzeptanz umstritten, die Gerichte neigen dazu, das Mitverschulden des Aufsteigenden gering zu bewerten oder abzulehnen⁴¹. Diese Auffassung verdient Zustimmung, zumal der von oben kommende, *fahrende* Pistenbenützer – vor allem bei einer übersichtlichen Piste – jedenfalls die wesentlich besseren Möglichkeiten hat, eine Kollision zu verhindern.

Der Vollständigkeit halber ist auf die – in der Literatur⁴² umfangreich erörterte – Frage der Zulässigkeit des Schitourengehens auf Pisten hinzuweisen. Von der Seilbahnwirtschaft wird die Auffassung vertreten, dass der Liftbetreiber den Aufstieg – sowohl innerhalb als auch außerhalb der Liftbetriebszeiten – reglementieren oder ganz verbieten kann⁴³. Das Verhältnis zur Wegfreiheit im Bergland⁴⁴ ist ungeklärt.

FIS-Regel 8 – Zeichen / Markierung

Auch diese FIS-Regel ist vor allem für Haftungsfragen betreffend den Pistenhalter relevant, der sich auf die Einhaltung seiner Anweisungen weitgehend verlassen kann. Bei Kollisionsunfällen kann eine Vorrangregelung oder Warnung (zB vor Kreuzungen oder neuralgischen Pistenbereichen - „Slow“-Tafeln) eine Rolle spielen.

⁴¹ ZVR 1997/13, 2 Ob 89/05 k.

⁴² Vgl. *Obermeier* „Ein Recht auf Schitour?“ in ZVR 2009, 16 mwN sowie *Stabentheiner* in ZVR 2009, 10.

⁴³ Die Gefahr besteht vor allem durch Seilwindenpräparierung in der Dunkelheit, vgl. ZVR 2009, 54.

⁴⁴ Die sich aus Gewohnheitsrecht bzw. Landesgesetzen ergibt.

FIS-Regel 9 – 10 Hilfeleistung / Ausweispflicht

Die Pflicht zur Hilfeleistung ist im österreichischen Strafrecht verankert, ein Verstoß gegen die Ausweispflicht (FIS-Regel 10) bleibt hingegen meist sanktionslos. Nach § 80 Abs 2 StPO ist jedoch jedermann berechtigt, einen einer Straftat (wie zB Körperverletzung) Verdächtigten mit angemessener Gewalt bis zum Eintreffen der Polizei festzuhalten. Weiters liegen Gerichtsentscheidungen vor, wonach Schilehrer zur Haftung herangezogen werden können, wenn sie es schuldhaft unterlassen, bei einer Verletzung eines Schischülers dafür zu sorgen, dass die Identität des Täters festgehalten wird.

Exkurs

Bericht vom europäischen Forum zur Vereinheitlichung des Schneesportrechtes in Bormio

Im November 2009 fand im Weltcuport Bormio am Fuße des Ortlermassives in Italien zum 5. Mal in Folge ein „runder Tisch“ von Schirechtsexperten, vor allem aus Europa, aber auch aus Übersee, statt. Ein Hauptgrund für die Gründung des Forums ist die kritische Haltung gegenüber dem italienischen Pistengesetz aus dem Jahr 2003, welches in einigen Punkten sogar von den FIS-Regeln abweicht. Das Forum in Bormio entwickelte sich im Laufe der Jahre thematisch sehr weit gefächert, die Referate befassen sich nicht nur mit Fragen der Haftung, sondern auch mit allgemeinen Sicherheitsthemen sowie verwaltungsrechtlichen und gesellschaftspolitischen Ansätzen. Eine konkrete Umsetzung der erzielten Ergebnisse auf europarechlicher Ebene ist derzeit nicht in Sicht⁴⁵.

Angeregt wurde einvernehmlich, dass eine Empfehlung der EU ausgearbeitet werden sollte, dass sämtliche betroffenen Mitgliedsstaaten die FIS-Regeln - in der jeweils von der FIS verlautbarten Fassung – als verbindlich ansehen. Mehrfach erörtert wurde die

⁴⁵ Vgl Bericht von *M. Gschöpf* in ZVR 2009, 51.

– vor allem von der Schweizer Delegation begründete Forderung – eine von der EU unterstützte **Kampagne zur Hebung des Sicherheitsbewusstseins auf Pisten** zu initiieren⁴⁶.

Lange diskutiert wurde auch die Einführung eine **Pflichthaftpflichtversicherung** für Wintersportler, wobei die Prämie als Zuschlag zur Liftkarte eingehoben werden könnte. Angesichts der hohen Versicherungsdichte von ca 90 % bei einheimischen Pistenbenützern würde dies im Ergebnis für Österreich bedeuten, dass es zu einer „Umverteilung“ zu den schlechter Versicherten kommt. Allerdings würden aber auch einheimische Wintersportler, nämlich als Opfer von Unfällen, von dieser Versicherungsdeckung profitieren. Um die Prämie niedrig zu halten, wäre Subsidiarität gegenüber allenfalls bereits bestehenden Haftpflichtversicherungen zu vereinbaren. Obwohl diese Forderung bereits vor Jahren erhoben wurde⁴⁷ ist eine Umsetzung – zumindest in Österreich – unwahrscheinlich, zumal sowohl die Seilbahnwirtschaft⁴⁸ als auch (überraschenderweise) die Versicherungen massive Bedenken anmeldeten⁴⁹.

⁴⁶ Kampagne mit dem Slogan „respect and control“.

⁴⁷ *M. Gschöpf* in Haftung bei Verstoß gegen Sportregeln, 2000, Seiten 170 f.

⁴⁸ Die bereits mit den derzeitigen Kartenpreisen von ca €40,--/Tag in einigen Zielgruppen Vermarktungsprobleme ortet.

⁴⁹ Auch vom Justizministerium selbst wird die Einführung einer Pflichthaftpflichtversicherung als „problematisch“ eingeschätzt und ua darauf hingewiesen, dass nicht eindeutig geklärt sei, ob der Bund für eine derartige Regelung überhaupt zuständig sei – vgl ZVR 2009, 396.