

Eingereicht von  
**Dreu Alexander**

Angefertigt am  
**Institut für Zivilrecht**

Beurteiler / Beurteilerin  
**Univ.-Prof. Mag. Dr.  
Andreas Geroldinger**

Mitbetreuung  
**Mag. Stefan Holzinger**

Oktober 2019

# **EIN ÜBERBLICK ZUR HAFTUNG DES PISTENBETREIBERS**



Diplomarbeit

zur Erlangung des akademischen Grades

**Magister der Rechtswissenschaften**

im Diplomstudium

**Rechtswissenschaften**

## EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig und ohne fremde Hilfe verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt bzw. die wörtlich oder sinngemäß entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Die vorliegende Diplomarbeit ist mit dem elektronisch übermittelten Textdokument identisch.

Ort, Datum

Unterschrift

# EIN ÜBERBLICK ZUR HAFTUNG DES PISTENBETREIBERS

## Inhaltsverzeichnis

I.	Einleitung .....	6
II.	Einleitendes zur Haftungsproblematik .....	7
III.	Pistensicherung und Wegehalterhaftung .....	10
A.	Sicherung des organisierten Schiraums .....	10
1.	Atypische Gefahren.....	12
B.	Schipisten.....	15
1.	Definition der Schipiste.....	15
2.	Pistenrand.....	16
3.	Markierungen .....	18
4.	Präparierung .....	20
5.	Pistenkreuzung .....	21
C.	Sonderflächen .....	22
1.	Schirouten.....	22
2.	Freies Gelände.....	23
3.	Freiwillige Sicherungsmaßnahmen und Freeriding .....	25
4.	Funparks .....	27
5.	Rennstrecken .....	28
6.	Lawinen auf Schipisten.....	32
D.	Sicherung nach Pistenschluss und Fahrzeuge auf der Piste .....	33
1.	Seilwindenpräparierung.....	34
2.	Nachtabfahrten.....	34
3.	Fahrzeuge auf der Piste .....	35
IV.	Regelwidriges Verhalten Dritter .....	38
A.	Pistenrowdies und Maßnahmen gegen regelwidriges Verhalten Dritter .....	38
B.	Tourengeher auf Schipisten .....	41
V.	Haftung im Kartenverband.....	43
VI.	Resümee.....	45
	Literaturverzeichnis .....	47

## Abkürzungsverzeichnis

§	Paragraph
§§	Paragraphen
aA	andere(r) Ansicht
ABGB	Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch.
JGS 1811/946 idF BGBl I 43/2016	
abl	ablehnend
Abs	Absatz
aF	alte Fassung
Anm	Anmerkung
AnwBl	Österreichisches Anwaltsblatt
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGH	deutscher Bundesgerichtshof
ders	derselbe
EvBl	Evidenzblatt der Rechtsmittelentscheidungen in der österreichischen Juristen-Zeitung
EujurZ	Eurojuris-Zeitung
EÜ	Entscheidungsübersicht in der österreichischen Richterzeitung
f	folgend(e)
ff	fortfolgend(e)
FN	Fußnote
Hrsg	Herausgeber
idF	in der Fassung
JAP	Juristische Ausbildung und Praxisvorbereitung
JB	Juristische Blätter
JUS Z	JUS-Zeitschrift
krit	kritisch
LG	Landesgericht
LGZ	Landesgericht für Zivilrechtsachen
lit	litera (Buchstabe)

OGH .....	Oberster Gerichtshof
ÖJZ .....	Österreichische Juristen-Zeitung
ÖJZ-NRsp .....	Neue Rechtsprechung des OGH in der Österreichischen Juristen-Zeitung
OLG .....	Oberlandesgericht
RdW.....	Österreichisches Recht der Wirtschaft
RIS .....	Rechtsinformationssystem des österreichischen Bundeskanzleramtes
RS .....	Rechtssatz
Rz .....	Randzahl
RZ .....	Österreichische Richterzeitung
S .....	Satz
SeilbG.....	Seilbahngesetz BGBl. I Nr. 103/2003 idF BGBl I 40/2012
SuH.....	Sport und Haftung
SZ .....	Entscheidungen des österreichischen Obersten Gerichtshofes in Zivilsachen
vgl .....	vergleiche
Z .....	Ziffer
Zak .....	Zivilrecht aktuell
zB .....	zum Beispiel
ZfRV .....	Zeitschrift für Rechtsvergleichung, Internationales Privatrecht und Europarecht
zust .....	zustimmend
ZVR .....	Zeitschrift für Verkehrsrecht

## I. Einleitung

Der Wintersport erfreut sich nach wie vor großer Beliebtheit in Österreich. Das Miteinander von Pistenbenützern und Pistenbetreibern bedarf aufgrund der großen Anzahl der handelnden Akteure auf und abseits der Pisten und der daraus resultierenden Unfälle, haftungsrechtlicher Regulatorien.

In dieser Arbeit werden insbesondere Haftungsfragen resultierend aus Verkehrssicherungspflichten der Pistenbetreiber genauer erörtert, und es wird versucht, eine Übersicht über die wichtigsten der zahlreichen Gefahrenquellen zu geben.

Neben den später genauer erläuterten Problemstellungen wären auch noch Betrachtungen zu Kollisionsfällen zwischen den Pistenbenützern, zur Produkthaftung, zum Versicherungsschutz, Reisevertrag, der direkten Haftung für die Benützung der Liftanlagen, sowie aber leider auch der voranschreitenden Schneeknappheit möglich. In dieser Arbeit soll aber speziell auf die Haftung des Pistenbetreibers eingegangen werden, dies mit Augenmerk auf die Sicherungspflichten auf und abseits der Pisten. Dies wird so geschehen, dass ich die Haftungsproblematiken vorab abstrakt behandeln werde und dann jeweils bei den einzelnen Spezialfällen nochmals darauf zurückkomme.

Lange Zeit war es nicht klar, ob den Pistenbetreiber eine vertragliche Haftung für die Unversehrtheit der Wintersportler, als Nebenpflicht aus dem Beförderungsvertrag trifft. Mittlerweile gibt es hierzu eine Vielzahl an Entscheidungen des OGH, die sehr einzelfallbezogen zu sehen sind. Dabei werde ich versuchen, die Entwicklung dieser Urteile sowie mögliche Judikaturwandel darzustellen. Da Wintersportler nicht mehr ausschließlich „normale“ Pisten nutzen, wurde die Rechtsprechung hier immer wieder vor neue Fragen gestellt, inwieweit die Pistenhalter auch abseits der präparierten Pisten haften sollen, wo diese enden und das freie Gelände anfängt oder wie sich die Sachlage gestalten soll, wenn zu den üblichen Gefahren auch noch Pistengeräte ins Spiel kommen. Diese und weitere Fragen sollen nun im Einzelnen genauer erörtert werden.

Hierbei werde ich auch öfters auf Ausführungen eines regelmäßig stattfindenden Kongresses - im Folgenden Seilbahnsymposium genannt – eingehen, bei dem die aktuellen gerichtlichen Entscheidungen und sonstige Problemkreise rund um den Schibetrieb, von Anwälten, Richtern und Vertretern der Pistenbetriebe diskutiert und behandelt werden.

## II. Einleitendes zur Haftungsproblematik

Allgemein wird nicht für bloßen Zufall gehaftet gem. §1311 Satz 1 ABGB. Durch die Ausgleichsfunktion des Schadenersatzrechts soll der Nachteil, welcher dem Geschädigten entsteht, ausgeglichen werden.<sup>1</sup>

Im Schadenersatz wird ganz grundsätzlich zwischen der Haftung aus Vertrag und Delikt unterschieden. Diese Unterscheidung ist so essentiell, da sich daraus weitergehend teilweise große Unterschiede sowohl im Hinblick auf das Ausmaß der Haftung als auch hinsichtlich der Beweislast ergeben. Im Bereich der Haftung aus Delikt obliegt es dem Geschädigten zu beweisen, dass der Schaden vom Schädiger kausal, rechtswidrig und schuldhaft herbeigeführt wurde.

Die Kausalität wird im Zuge der Conditio-sine-qua-non Formel geprüft. Dies bedeutet, dass geprüft wird, ob die schädigende Handlung weggedacht werden kann und der Erfolg dennoch eintritt.<sup>2</sup>

Im Bereich der Haftung des Pistenbetreibers wird zur Prüfung der Rechtswidrigkeit in der Regel besonders eine mögliche Unterlassung von Sorgfaltspflichten herangezogen.

Bei der Haftung aus Vertrag ergibt sich eine Erleichterung für den Geschädigten, da hierbei der Schädiger beweisen muss, dass er weder schuldhaft noch rechtswidrig gehandelt hat. Der Gläubiger muss lediglich die Kausalität der Nichterfüllung für den Schaden darlegen. So muss der Gläubiger bei Erfolgsverbindlichkeiten, wie beispielsweise der Benützung einer Mautstraße beweisen, dass der verkehrswidrige Zustand ursächlich für einen Unfall war.<sup>3</sup> Den Betreiber der Straße trifft die Pflicht, diese in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten, sodass den Benützern aus der Benützung kein Schaden entsteht. Diese Beweislastumkehr ergibt sich aus §1298 ABGB. Mit dem Thema der Beweislastumkehr beschäftigt sich *Reischauer*. Er fasst dabei zusammen, dass sich der Schuldner dadurch freibeweisen kann, wenn es ihm gelingt zu beweisen, dass die gebotene Sorgfalt eingehalten wurde bzw., dass ihm die Nichteinhaltung der objektiv gebotenen Sorgfalt nicht subjektiv vorwerfbar ist. Alternativ steht dem Schädiger auch der Beweis des rechtmäßigen Alternativverhaltens offen. Dies betrifft Fälle, bei denen selbst bei Einhaltung der gebotenen Sorgfalt der Schaden trotzdem eingetreten wäre.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> *Rabl in Rabl/Riedler*, §13 Rz 13/1.

<sup>2</sup> *Welserl Zöchling-Jud*, Rz 309.

<sup>3</sup> *Reischauer in Rummel*, Rz 2b.

<sup>4</sup> *Reischauer in Rummel*, Rz 2.

Diese sorgfältigen Erfüllungshandlungen müssen bei Inanspruchnahme der geschuldeten Leistung (Pistenbenutzung) gesetzt worden sein. Die Pisten müssen bereits entsprechend präpariert und abgesichert sein.

Pistenbetreiber sind oft Seilbahnunternehmen, Gemeinden und Liftbetreiber von kleineren Schigebieten. Zwischen diesen und den meisten Pistenbenützern wird ein Beförderungsvertrag abgeschlossen. Dabei handelt es sich um einen Werkvertrag iSd §§ 1165 ff ABGB,<sup>5</sup> wobei der Begriff „Werk“ weit verstanden wird, darunter fallen unter anderem Transportleistungen.

Durch Kauf einer Liftkarte wird die Vertragsbeziehung begründet, deren Ziel die Beförderung einer Person und/oder Sache ist.<sup>6</sup> Diesem Vertrag liegen die Betriebsvorschriften des Seilbahnunternehmens zugrunde.<sup>7</sup> Neben der Beförderungsleistung, welche als Hauptpflicht verstanden wird, obliegt dem Seilbahnunternehmen auch die Wartung der Anlagen, sowie die damit verbundene schadlose Beförderung und der gefahrlose Ausstieg. Dieser muss frei von atypischen Gefahrenquellen sein.<sup>8</sup> Somit haftet der Liftbetreiber für schuldhaftes (also zumindest fahrlässiges) Verhalten ex contractu, dies gilt auch für Verhalten seiner Erfüllungsgehilfen gem § 1313a ABGB.

Zusätzlich greift die Haftung nach dem EKHG, falls kein schuldhaftes Verhalten seitens des Betreibers vorliegt, sofern eine Person oder eine Sache durch den Betrieb der Liftanlagen oder durch Fahrzeuge auf der Piste verletzt bzw beschädigt werden.

Da es im Rahmen dieser Arbeit zu ausufernd wäre, auch auf sämtliche Problematiken einzugehen, die sich im Zusammenhang mit den diversen Seilbahnen und Liftanlagen ergeben, soll im Zusammenhang mit dem EKHG nur auf Fahrzeuge auf den Pisten eingegangen werden. Dies im Zusammenhang ob und inwieweit auch für diese Fahrzeuge vom Pistenbetreiber gesonderte Sicherungsmaßnahmen erfolgen müssen.

Allgemein handelt es sich bei der Haftung nach EKHG um eine sog Gefährdungshaftung, das bedeutet, dass die Haftung nicht auf einem verbotenen Verhalten beruht, sondern weil das Fahren mit einem Fahrzeug, trotz seiner Gefährlichkeit und der Wahrscheinlichkeit von Unfällen wegen des allgemeinen Interesses an dieser Art von

---

<sup>5</sup> Pirker, Schi- und Snowboardunfälle 99.

<sup>6</sup> Krejci in Rummel §§ 1165, 1166 Rz 26 mwN.

<sup>7</sup> OGH 12.7.1983, 2 Ob 159/83 (unveröff); 27.2.1986, ZVR 1987, 232.

<sup>8</sup> OGH 1.7.1987, 3 Ob 526/87, SZ 60/133, ua.



Verkehr erlaubt ist, aber dem Halter ohne Rücksicht auf ein Verschulden der Ersatz des Schadens auferlegt wird, wenn sich die mit der Sache verbundene Gefahr realisiert.<sup>9</sup>

§ 1 EKGH regelt den Fall, dass durch einen Unfall beim Betrieb einer Eisenbahn oder beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, an seinem Körper oder an seiner Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt wird, so ist der hieraus entstehende Schaden gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zu ersetzen.

Gem. § 1 EisenbahnG zählen zu den Eisenbahnen auch bestimmte Seilbahnen<sup>10</sup>, zum Anwendungsbereich des EKHG werden auch Schlepplifte gezählt, dabei haftet der Betriebsunternehmer allerdings für den Zustand der Schleppliftspur nur bei Verschulden gem. § 9a EKHG. Von „beim Betrieb“ kann dann gesprochen werden, wenn ein unmittelbarer örtlicher oder zeitlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit bestimmten Betriebseinrichtungen besteht.<sup>11</sup>

Dieser strengere Haftungsmaßstab kommt lediglich dann nicht zum Tragen, wenn ein nach § 9 Abs 1 EKGH unabwendbares Ereignis vorliegt, welches weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit noch auf einem Versagen der Verrichtungen der Eisenbahn oder des Kraftfahrzeugs beruht. Unabwendbar ist ein Ereignis insbesondere dann nach § 9 Abs 2 EKHG, wenn „es auf das Verhalten des Geschädigten, eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist, und sowohl der Betriebsunternehmer oder Halter als auch die mit Willen des Betriebsunternehmers oder Halters beim Betrieb tätigen Personen, jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet haben.“

Selbst in diesem Fall haftet der Betreiber für Unfälle, die auf die sogenannte außergewöhnliche Betriebsgefahr zurückzuführen sind, die durch das Verhalten eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres ausgelöst worden ist.<sup>12</sup> *Pichler* versteht unter der außergewöhnlichen Betriebsgefahr „eine an Stärke und Immanenz die gewöhnliche Betriebsgefahr überragende Gefahrenlage, die normalerweise mit dem Betrieb nicht verbunden oder gefährlicher als die übliche Betriebsgefahr ist, aber doch ohne die gewöhnliche Betriebsgefahr nicht entstehen würde“<sup>13</sup>. Von der stRsp wird die außergewöhnliche Betriebsgefahr so verstanden, dass zu der schon im Betrieb liegenden gewöhnlichen Gefahr besondere Gefahrenmomente hinzukommen.<sup>14</sup>

---

<sup>9</sup> *Welserl Zöchling-Jud*, Rz 1593.

<sup>10</sup> *Danzl*, ZVR 2011, 479.

<sup>11</sup> *Koziol*, Haftpflichtrecht II, 518.

<sup>12</sup> *Welserl Zöchling-Jud*, Rz 1593.

<sup>13</sup> RIS-Justiz RS0058461; *Pichler*, Betriebsgefahr, ZVR 1984, 289.

<sup>14</sup> RIS-Justiz RS0058461.

Der Passus „jeder gebotenen Sorgfalt“ ist dabei nicht mit einem Verschulden gleichzusetzen, sondern geht darüber hinaus. Darunter ist grundsätzlich die äußerste nach den Umständen des Falls mögliche Sorgfalt zu verstehen. Diese Sorgfalt orientiert sich am Maßstab eines sachkundigen und besonders umsichtigen Fachmanns, dabei sind an diese Sorgfaltspflicht strengste Anforderungen zu stellen.<sup>15</sup> In diesem Fall obliegt es dem Schädiger, sich von der fehlenden Rechtswidrigkeit und vom fehlenden Verschulden frei zu beweisen, der Geschädigte hat lediglich Schaden und Kausalität darzulegen.<sup>16</sup>

Zusammenfassend ergibt sich also, dass die EKHG Haftung bei der Nutzung von Liftanlagen zur Anwendung kommen soll. Im Bereich der Haftung für mögliche Pistenschäden oder die Unterlassung von Sicherungsmaßnahmen bei atypischen Gefahren kommt eine Haftung nach dem EKHG nicht zum Tragen.

Wie es sich beim Einsatz von Pistengeräten und Motorschlitten verhalten soll wird noch unter III D 3 zu erörtern sein.

### **III. Pistensicherung und Wegehalterhaftung**

#### **A. Sicherung des organisierten Schiraums**

Für die Haftung wegen einer Mangelhaftigkeit der Piste kommen zwei Möglichkeiten in Frage, einerseits die Haftung aus dem Beförderungsvertrag als Nebenpflicht, solange die Pisten in Betrieb sind, und nach Betriebsschluss die Wegehalterhaftung nach §1319a ABGB.

Kommt es infolge des mangelhaften Zustand eines Weges, oder wie in weiterer Folge genauer zu erörtern ist, durch den mangelhaften Zustand einer Piste oder einer dazugehörigen Anlage zu einem Unfall, bei dem ein befugter Benutzer getötet oder verletzt wird, oder eine Sache beschädigt wird, so trifft die den Halter oder dessen Gehilfen die Haftung für grobes Verschulden (aus Delikt) gem §1319a ABGB. Darüber hinaus geht die vertragliche Haftung, hierbei muss der Halter auch für leichte Fahrlässigkeit eintreten.<sup>17</sup> Unter einem Weg wird eine öffentliche oder private Verkehrsfläche verstanden, die von jedem unter gleichen Bedingungen benützt werden

---

<sup>15</sup> *Danzl*, Haftungsfragen, ZVR 2011, 484.

<sup>16</sup> *Manhart/Manhart*, Skirecht, 15.

<sup>17</sup> *Apathy*, Bürgerliches Recht III §13 Rz 14/22.

darf, selbst wenn sie nur für einen eingeschränkten Personenkreis bestimmt ist. Dazu zählen neben Straßen auch Wanderwege oder Schipisten.<sup>18</sup> Ob von einer Mangelhaftigkeit des Weges gesprochen werden kann, richtet sich nach der objektiv zumutbaren Qualität und danach, ob die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Dabei stellen sich besonders in Hinblick auf Schipisten und die damit verbundene Pistensicherung zahlreiche Probleme. Als Halter eines Weges wird derjenige bezeichnet, der die Kosten für die Errichtung und die Erhaltung trägt, und über ihn die Verfügungsmacht hat.<sup>19</sup>

Wie bereits angeschnitten<sup>20</sup> ergibt sich aus dem Beförderungsvertrag die vertragliche Nebenpflicht des Seilbahnunternehmers zur Pistensicherung, dabei muss der Pistenhalter prinzipiell nur den von ihm organisierten Schiraum sichern. Dieser organisierte Schiraum besteht aus ausdrücklich oder schlüssig gewidmeten Schipisten, und ausdrücklich gewidmeten Schirouten, nicht aber aus dem freien Gelände außerhalb dieses Raumes, dazu zählen besonders die sog „wilden Abfahrten“.<sup>21</sup>

Ob eine solche Widmung vorliegt, hängt besonders von den im redlichen Verkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuchen ab. Diese Auslegung wird durch die ÖNorm S 4611 zusammengefasst, darin sind unter anderem Definitionen zu Schipisten, Schirouten und Pistenrand enthalten.<sup>22</sup>

Die Verkehrssicherungspflicht umfasst auch den Schutz der Sportler vor Lawinen auf den Pisten. So sollen Pisten so gewählt werden, dass sie nicht in Bereichen verlaufen, die besonders lawinengefährdet sind. Sollte dennoch eine Lawinengefahr bestehen, so hat der Pistenbetreiber besondere Sicherungsmaßnahmen zu setzen, wie die Sperrung der Piste oder eine gezielte Lawinenauslösung außerhalb der Betriebszeiten. Wenn der Pistenbetreiber solche Maßnahmen unterlässt, kann dies zu einer Haftung führen. Dabei wird wiederum auf das Maß der Zumutbarkeit abgestellt. Auch wenn sich beispielsweise durch klimatische Veränderungen ein höheres Gefahrenpotential als bisher entwickelt, hat der Pistenbetreiber dies zu überprüfen und bei einer konkreten Gefährdungslage, die entsprechenden Maßnahmen zu setzen.<sup>23</sup>

---

<sup>18</sup> Apathy, Bürgerliches Recht III §13 Rz 14/23.

<sup>19</sup> Pichler, Skipisten, ZVR 1976, 34.

<sup>20</sup> Vgl II.

<sup>21</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 219.

<sup>22</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 219.

<sup>23</sup> Haidlen, Pistensicherheit (2007), 18.

Allgemein müssen Pistenbenützer ungeachtet der Sicherungspflichten des Pistenhalters selbst für ihre Sicherheit sorgen. Dabei sei auf die anerkannten Grundsätze des Schilaufs hingewiesen, wonach Schifahrer ihr Fahrverhalten nach ihrem persönlichen Können und nach den äußeren Verhältnissen wählen müssen, um sich oder andere nicht zu gefährden. Dies spielt insofern eine Rolle im Hinblick auf die Sicherungspflichten, als sich die Frage des Ausmaßes der Sicherungsvorkehrungen stellt.<sup>24</sup>

## 1. Atypische Gefahren

Judikatur und Lehre haben in zahlreichen Entscheidungen und Diskussionen festgelegt, dass der Pistenbetreiber die Schipisten vor sog. atypischen Gefahren sichern muss, um die Wintersportler vor diesen Gefahren zu schützen.<sup>25</sup>

Atypisch ist eine Gefahr nach der Definition des Seilbahnsymposiums, die „unter Bedachtnahme auf das Erscheinungsbild und den angekündigten Schwierigkeitsgrad der Pisten auch für einen verantwortungsbewussten Pistenbenützer unerwartet und schwer abwendbar ist“.<sup>26</sup>

Mitentscheidend ist die Festlegung des zu sichernden Raumes und des restlichen Geländes. Der Grund, warum diese Unterscheidung so wichtig ist, ergibt sich daraus, dass neben der eigentlichen Piste auch eine „Pufferzone“ von in etwa 1,5-2m ebenfalls frei von atypischen Gefahren sein muss.<sup>27</sup> Auf die Frage wie weit diese Sicherungspflichten gehen, ist darauf Bedacht zu nehmen, welche Geschwindigkeiten an welchen Stellen gefahren werden und wie gefahren geneigt das Gelände an diesen Stellen ist.<sup>28</sup> Diesbezüglich besteht die Pflicht des Pistenhalters die Abläufe zu beobachten und geeignete Schritte zu setzen.<sup>29</sup>

Befinden sich Beschneiungsanlagen im Bereich der Piste, so sind diese jedenfalls mit einem Aufprallschutz zu sichern. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass der Sprühnebel welcher durch die Beschneigung verursacht wird, oder Schneedepots, nicht als atypische Gefahr gewertet wurden.<sup>30</sup> Diese Depots sind aufgrund ihrer guten

---

<sup>24</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 220.

<sup>25</sup> Pichler/Holzer, Handbuch (1987) 34 ff; Senn, Skirecht (2005) 34, Welser in Sprung/König, Schirecht (1977) 396 ff; RIS-Justiz RS0023417.

<sup>26</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 220.

<sup>27</sup> Gschöpf, RZ 2015, 226.

<sup>28</sup> Gschöpf, RZ 2015, 226.

<sup>29</sup> Senn, Skirecht (2005) 40.

<sup>30</sup> OLG Graz, 14.12.2012, 2 R 204/12f.

Sichtbarkeit normalerweise nicht zu sichern, sondern nur, wenn sie an unübersichtlichen Stellen liegen oder gefährliche Ausformungen – Abbruchkanten oder dergleichen – aufweisen und dadurch eine Gefahr darstellen.<sup>31</sup>

Das Seilbahnsymposium stellt für die Notwendigkeit hinsichtlich Art und Umfang der Pistensicherungspflicht, auf die Größe und die Wahrscheinlichkeit der atypischen Gefahr sowie ihre Abwendbarkeit einerseits durch das Gesamtverhalten eines verantwortungsbewussten Benützers der Piste, und andererseits auf die nach der Verkehrsanschauung adäquaten Mittel des Pistenhalters ab. Danach sind Liftstützen und andere rechtzeitig erkennbare, aber im Fall eines Aufpralls gefährliche Hindernisse auf der Piste jedenfalls zu sichern, wenn diese auch beim durchschnittlichen Fahrverhalten eines verantwortungsbewussten Pistenbenützers eine Gefahr bilden.<sup>32</sup> Bei der Sicherung von Liftstützen ergibt sich aus dem Ingerenzprinzip, dass diese umso besser gesichert werden müssen, je gefahren geneigter sie sind. Dabei wird unter anderem darauf abgestellt, ob dieses künstlich geschaffene Hindernis sich auf einer leichten Piste befindet, ob diese Stelle stark frequentiert ist, wie breit sie ist und welche Form die Stütze hat. Eckige Stützen oder sogar solche, bei denen eine Leiter vorsteht, sind umso sorgfältiger zu sichern. Auch die dazugehörigen Betonsockel und die Schrauben (sofern diese nicht mit genug Schnee bedeckt sind) etwa durch Polsterungen zu sichern gehört mittlerweile, abgesehen von den bereits aufgezählten sonstigen Faktoren, zum allgemein eingehaltenen Standard.<sup>33</sup> Zu diesen Sicherungspflichten von künstlich geschaffenen Hindernissen, äußert sich der OGH in einer Reihe von Entscheidungen, welchen sorgfältige Einzelfallprüfungen unter genauer Abwägung des persönlichen Risikoverhaltens in Relation zur Gefahren geneigtheit der Hindernisse zugrunde liegen.<sup>34</sup> In der Entscheidung 1 Ob 180/14y<sup>35</sup> wurde die Frage aufgeworfen, inwieweit eine Verschuldensteilung möglich ist, wenn die Person zuerst unverschuldet zu Sturz kommt, und erst anschließend bei der Kollision mit einer atypischen Gefahrenquelle verletzt wird. Dabei wies der OGH darauf hin, dass es gerade der Sinn sei, Schiläufer gegen vermeidbare Folgen solcher Stürze zu schützen. Er verweist dabei auch auf die

<sup>31</sup> *Gschöpf*, RZ 2015, 226.

<sup>32</sup> *Stabentheiner* ZVR 2016, 221.

<sup>33</sup> *Stabentheiner* ZVR 2016, 221.

<sup>34</sup> RIS-Justiz RS 0023303, zuletzt OGH 1 Ob 63/11p ÖJZ EvBl 2012, 310 (EvBl-Redaktion / *Karner*) = Zak 2011, 670, 357 (*Kletečka*) = ZVR 2012, 57 (*Huber*).

<sup>35</sup> OGH 1 Ob 180/14y Zak 2014, 418.

Sicherungsmaßnahmen über den Pistenrand hinaus, welche die Verletzungsgefahr bei solchen Stürzen verringern sollen.<sup>36</sup>

Meines Erachtens nach, darf die diesbezügliche Sorgfaltspflicht nicht überspannt werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass rücksichtslose Pistenbenützer jene Gefahren, welche durch hohe Geschwindigkeiten und oft durch Selbstüberschätzung gefördert werden, nach einem möglichen Unfall auf den Pistenhalter überwälzen, ohne den Fehler bei sich selbst zu suchen. Dieses Verhalten ist aber leider zunehmend weit verbreitet. Die besten Sicherungsmaßnahmen helfen nur bedingt, wenn die Schifahrer nicht ihr Fahrverhalten ihrem Können und den jeweiligen Verhältnissen anpassen. Diesbezüglich sollte sich die Rechtsprechung bemühen, wie es auch der OGH teilweise versucht, die „Klagsflut“ einzudämmen, und nicht auf überschießende Maßnahmen zu setzen, welche nicht notwendig wären, wenn sich die Pistenbenützer „verantwortungsbewusst“ verhalten würden. Diese „erzieherischen“ Maßnahmen sollten meines Erachtens besonders forciert werden, um für mehr Sicherheit auf den Pisten zu sorgen. Neben den erzieherischen Maßnahmen kann aus haftungsrechtlicher Sicht nicht das volle Risiko der Sportausübung auf die Pistenhalter übertragen werden. Hier fehlt es aus meiner Sicht an der Rechtswidrigkeit, sowie einer schuldhaften Verletzung von Sicherungspflichten der Pistenbetreiber, wenn nicht jede noch so geringe Gefahrenquelle abgesichert wird.

Weitere Problempunkte bei atypischen Gefahren sind jene, die nicht bereits vorhanden sind oder vom Pistenhalter geschaffen werden, sondern solche, die durch andere Wintersportler entstehen. Dies geschieht unter anderem regelmäßig vor Schihütten, wenn die Sportgeräte nicht wie vorgesehen in die Halterungen, sondern auf der Piste abgestellt werden. Bei großen Betrieben können diese Ansammlungen „wachsen“ und der Verlauf der Piste beeinträchtigt werden und somit eine atypische Gefahr geschaffen werden. In diesen Fällen ist der Pistenhalter verpflichtet mit den Lokalbetreibern eine Lösung zu finden, da sonst ein Verbot der „Ablagerung“ der Sportgeräte oder eine Absperrung um den fraglichen Bereich anzubringen ist. Eine Überspannung dieser Sicherungspflicht wäre allerdings eine Verpflichtung zum direkten Einschreiten des Seilbahnbetreibers.<sup>37</sup> Dazu aber genauer unter Punkt IV A.

Aus der Benützung der Piste durch Kinder ergeben sich für das Seilbahnsymposium keine zusätzlichen Sicherungspflichten. Diesbezüglich ist es die Aufgabe der

---

<sup>36</sup> RIS-Justiz RS0023499.

<sup>37</sup> Haidlen, Seilbahnrecht (2010) 210.

Aufsichtspflichtigen, die Kinder derart zu betreuen, dass ihre Fahrweise der eines verantwortungsbewussten Pistenbenützers entspricht.<sup>38</sup>

## B. Schipisten

### 1. Definition der Schipiste

Schipisten nach der ÖNorm S 4611 sind allgemein zugängliche, zur Abfahrt mit Schi<sup>39</sup> vorgesehene und geeignete Strecken, die markiert, kontrolliert und vor atypischen Gefahren, insbesondere Lawinengefahren, gesichert sind und präpariert werden.<sup>40</sup> Diese ÖNorm wurde im Jahr 2016 neu gefasst. Bis dahin wurde der Begriff der Schipiste vom OGH in mehreren Entscheidungen definiert.<sup>41</sup> Es sind allerdings nicht sämtliche Merkmale notwendig um von einer Piste zu sprechen, diese kann etwa auch schlüssig gewidmet werden, wenn beispielsweise eine Präparierung ohne ausdrückliche Markierung vorliegt. Anders als in der ÖNorm beschrieben ist beispielsweise eine Präparierung der Piste noch kein konstitutives Merkmal. So entsteht keine neue Piste wenn ein Pistengerät abseits der gewidmeten Pisten fährt und eine einzelne Spur zieht.<sup>42</sup>

In Fällen in denen eine Piste zu Beginn präpariert ist und im weiteren Verlauf einen unpräparierten Teil aufweist, in dem schlechtere Schneeverhältnisse herrschen, dass diese von einem verantwortungsbewussten Wintersportlicher nicht gefahrlos befahren werden kann, hat der Pistenbetreiber rechtzeitig eine Warnung aufzustellen oder diesen Teil der Piste zu sperren.<sup>43</sup>

Von einer „wilden Piste“ spricht man dann, wenn die frei entstandene Abfahrt einer Piste gleicht, weil sie stark befahren wird. Von einer „Variante“ eher dann, wenn es sich um einzelne Spuren handelt. Dies gilt vor allem im Tiefschnee, wenn über ganze Hänge hinweg jeder seine eigene Spur zieht. Hier spricht man vom „Variantenfahren“.<sup>44</sup>

---

<sup>38</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 223.

<sup>39</sup> Unter „Schi“ im Sinne dieser Richtlinien werden alle Gleitgeräte auf Schnee, wie Ski, Big Foot, Firngleiter, Monoski, Snowboard, Skibob u.ä. verstanden.

<sup>40</sup> ÖNORM S 4611.

<sup>41</sup> OGH 1 Ob 639/78 ZVR 1979, 74 = JBI 1979, 433 = EvBl 1979/1.

<sup>42</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 220.

<sup>43</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 225.

<sup>44</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 229.

## 2. Pistenrand

Beim Pistenrand handelt es sich um die Grenze des Raums, in dem der Pistenhalter verpflichtet ist, seiner Pflicht zur Pistensicherung nachzukommen. Dabei kann dieser Bereich sowohl durch natürliche Gegebenheiten als auch durch künstliche Randmarkierungen (starke Pistenranderklärung) festgelegt werden. Dabei werden vom Seilbahnsymposium als natürliche Gegebenheiten der Waldrand entlang einer durch den Wald gerodeten Piste, ein Zaun, ein Bachbett oder eine Felswand genannt. Als künstliche Randmarkierungen werden regelmäßig „Iso-Richtungspfeile“, Schnüre mit Fähnchen oder dergleichen verwendet.<sup>45</sup>

Es gibt keine gesetzliche Grundlage, die festlegt, wie diese Randmarkierung ausgestaltet sein muss. Allgemein wird der Pistenrand nicht als exakte mathematische Linie verstanden, sondern eher als ein Bereich von etwa einer Schillänge, der ebenfalls noch zur Piste zählt und zu sichern ist.<sup>46</sup> Weitergehend kann eine Sicherungspflicht entstehen, wenn die Gefahr des Abrutschens aufgrund von Felsabbrüchen, Steiflanken und ähnlichem droht.<sup>47</sup>

In der Entscheidung 2 Ob 186/15i<sup>48</sup> hat der OGH seine bisherige Rechtsprechung aufgezeigt und dahingehend präzisiert, als er darauf eingeht, wie weit die Sicherungspflichten im Raum des Pistenrandes gehen, auch wenn der Sturz des Pistenbenützers auf einen Fahrfehler zurückzuführen ist. Diesbezüglich führt er aus: „Die Verpflichtung zur Pistensicherung erstreckt sich nach ständiger Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs auch auf den Pistenrand, weil mit dem Sturz eines Schifahrers über den Pistenrand hinaus jederzeit, also auch bei mäßiger Geschwindigkeit, gerechnet werden muss (6 Ob 638/87 ZVR 1988/158; 1 Ob 583/89, 6 Ob 661/94; 1 Ob 217/04z; je mwN)“.

Ergänzend führt das Seilbahnsymposium dazu aus, dass die Intention, den Pistenrand zu sichern jene ist, dass Wintersportler, die beim Stehenbleiben am Pistenrand oder durch einen Sturz in der Nähe, geringfügig von der Piste abkommen, geschützt werden sollen. Pistenbenützer, die hingegen aufgrund ihrer, den örtlichen Verhältnissen nicht angepassten Fahrtgeschwindigkeit stürzen, sind von diesem Schutzzweck nicht mehr umfasst.

<sup>45</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 225.

<sup>46</sup> Dittrich/Reindl, ZVR 1984, 321 (322).

<sup>47</sup> OGH, 4 Ob 299/98v HS 30.516; Gschöpf, RZ 2015, 227.

<sup>48</sup> OGH 2 Ob 186/15i EvBl 2016/97 (Rohrer) = Zak 2016/112, 57.



Das wäre auch schwer möglich, da bei sehr hohen Geschwindigkeiten ein wesentlich größerer Raum und wesentliche größere Sicherheitsvorkehrungen benötigt werden würden.<sup>49</sup>

Weitere Probleme können entstehen, wenn der Pistenrand nicht klar erkennbar ist. Dies kann beispielsweise durch Witterungseinflüsse oder durch häufiges Befahren passieren. Sollte es für den Pistenbenützer unklar sein, wo tatsächlich die Piste begrenzt ist, haftet der Halter auch in diesem Bereich für durch atypische Hindernisse ausgelöste Stürze.<sup>50</sup> Kritisch äußert sich *Pirker* zu dieser Entscheidung, er ist der Meinung, es wären: „die in der Entscheidung 1 Ob 246/02m entwickelten Grundsätze anzuwenden gewesen, die wohl eher für einen Ausschluss der Haftung sprächen“.<sup>51</sup> Das Seilbahnsymposium stellt die These auf, dass danach zu differenzieren ist, ob eine „starke Pistenrandklärung“ vorliegt. Ist eine solche vorhanden, ist davon auszugehen, dass der Raum außerhalb dieses Bereiches, selbst bei „Pistenähnlichkeit“, nicht mehr zum organisierten Schiraum gehört, da der starke Pistenrand als dominantes Abgrenzungsmerkmal zu werten ist.<sup>52</sup> Ist hingegen keine „starke Pistenmarkierung“ vorhanden, so muss sich nach den Überlegungen des Seilbahnsymposiums der Pistenhalter die gesamte „pistenähnliche Fläche“ als zu sichernden Raum zurechnen lassen. Dieser Grundsatz gilt natürlich nur so lange, bis der unabsichtlich von der Piste abgekommene Wintersportler zweifelsfrei erkennen muss, dass er sich nicht mehr auf einer Piste, sondern im freien Gelände befindet.<sup>53</sup> Geht die Piste im fraglichen Bereich in ein solches Gelände über, gelten die Überlegungen des Übergangs vom organisierten zum freien Schiraum.<sup>54</sup> Weiters ergeben sich daraus gewisse Sorgfaltspflichten für den abgekommenen Pistenbenützer, dieser hat nach den weiteren Überlegungen des Symposiums beispielsweise bei gefährlichen Geländeabbrüchen seinen gewählten Weg zurückzugehen, oder Hilfe anzufordern. Erfüllt er diese Obliegenheiten nicht, so kann ihn zumindest ein Mitverschulden treffen, wobei aber auf die bestehende Haftung wegen der Herbeiführung der Zwangslage resultierend aus der mangelnden Kennzeichnung durch den Pistenhalter hingewiesen wird.

Aus dem gerade Gesagten ergibt sich somit der nächste Problemkreis der sog Pistenrückkehrer. Daneben kommt aber auch dazu, dass Variantenfahrer welche nicht

---

<sup>49</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 226.

<sup>50</sup> OGH 18.3.2004, 1 Ob 77/03k, ecolex 2004, 437 (*Schwarz*) = EvBl 2004, 763 = ZVR 2004, 112 (*König*).

<sup>51</sup> *Pirker*, Schi- und Snowboardunfälle (2006) 103.

<sup>52</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 226.

<sup>53</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 231.

<sup>54</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 226; vgl III.C.2.

wie die Pistenrückkehrer unabsichtlich von der Piste abkommen und danach wieder auf diese zurück wollen, sondern freiwillig abseits der Piste fahren, aber auch früher oder später zurück auf die Piste kommen. Wenn diese zwei Personengruppen nun wieder in die Piste einfahren wollen, können sich Hindernisse, die aus der Beschaffenheit der Piste resultieren, ergeben. Bestes Beispiel hierfür ist der Walzrand der durch Präparierarbeiten entsteht und für Pisteneinfahrer eine Gefahr darstellen kann.<sup>55</sup> Ausgangspunkt dieser Überlegungen war die Entscheidung des OGH 1 Ob 75/00m<sup>56</sup>, hier kam der Kläger bei schlechtem Wetter unabsichtlich von der Piste ab und stürzte von einer Schneewechte auf die Piste, wodurch er sich verletzte. In diesem Fall entschied das Gericht, dass zwar die Wahrnehmbarkeit des Pistenrandes gegeben gewesen wäre, aber dass es dem Kläger später nicht vorwerfbar war wieder auf die Piste zurückzufahren. Die Schneewechte war ein künstlich geschaffenes Hindernis nach dem Ingerenzprinzip, welches nicht abgesichert war. Das Gericht entschied daher im Sinne des Klägers.

### 3. Markierungen

Wenn sich nicht schon aus dem natürlichen Verlauf eine Streckenführung ergibt, müssen Abfahrten markiert werden. Diese Markierung ergibt sich als Folge der Pistensicherungspflicht, um zu kennzeichnen, was zur Piste gehört und ab wann das freie Gelände anfängt.<sup>57</sup> Dies ist besonders für ortsunkundige Personen und bei Schlechtwetter notwendig, da ohne Markierungen eine Orientierung manchmal sehr schwer bis unmöglich ist, und die Gefahr droht, dass Wintersportler in das freie Gelände abkommen, sich dort verletzen oder im schlimmsten Fall umkommen, wenn sie nicht mehr den Weg zurück finden.<sup>58</sup> Um die Eigenschaft als Mittel- oder Randmarkierung und damit als Orientierungshilfe zu gewährleisten, muss die Markierung klar erkennbar sein.<sup>59</sup>

Neben dieser Sicherungsfunktion, durch welche die Pistenbenützer auch bei Schlechtwetter ins Tal finden sollen, ergibt sich zusätzlich eine Orientierungsfunktion, die darin besteht, dass die Schifahrer über den Schwierigkeitsgrad der Piste der Piste, bzw ob es sich überhaupt um eine solche oder eine Schiroute handelt (und deren Endpunkt),

---

<sup>55</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2012, 390.

<sup>56</sup> OGH 1 Ob 75/00 ZVR 2000, 387 (*König*) = JBI 2001, 104 (*Pichler*) = JBI 2001,131 (*Reischauer*) = *Reindl/Stabentheiner*, ZVR 2002, 146 = *Stabentheiner*, ZVR 2012, 389.

<sup>57</sup> *Pichler/ Holzer*, Skirecht, 37.

<sup>58</sup> *Pichler/ Holzer*, Skirecht, 37.

<sup>59</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 227.

informiert werden.<sup>60</sup> Dies hat aus haftungsrechtlicher Sicht insofern einen Einfluss, als, wie später unter III.C.1 zu klären ist, andere Sicherungspflichten als auf Schipisten gelten als abseits.

Markierungsstangen können nicht nur der Sicherheit dienen, sondern auch gleichzeitig eine Gefahrenquelle darstellen. Diesbezüglich schlagen *Pichler/Holzer* vor diese aus Holz zu fertigen, da dieses nachgiebiger als beispielsweise Metall ist.<sup>61</sup> Mit Fällen bei denen es zur Kollision mit einer Markierungsstange kam, hat sich der OGH mehrfach beschäftigt. Dabei entschied er, dass Markierungsstangen, die gut sichtbar aufgestellt sind, keine atypische Gefahr darstellen, diese müssen auch nicht abgesichert werden.<sup>62</sup> In einer jüngeren Entscheidung aus 2011 hat der OGH weitergehend entschieden: „Anders als im flachen Gelände, geht auf steileren Pisten ein Sturz regelmäßig mit einem unkontrollierbaren Abrutschen entlang der Falllinie einher. In einem solchen Fall ist auch eine auf der Schipiste unmittelbar neben einer abgesicherten Beschneiungslanze angebrachte Metallstange einer Orientierungstafel abzusichern, weil mit einer solchen Aufstellung trotz der dadurch bedingten Erkennbarkeit, keine bloß unbedeutende Gefahr für einen stürzenden Schifahrer verbunden ist. Davon unterscheiden sich die oben wiedergegebenen Entscheidungen, nach welchen Hinweistafeln nicht abzusichern sind, weil dort die Sicherungspflicht primär unter dem Aspekt der leichten Sichtbarkeit und nicht im Hinblick auf die Geländeverhältnisse beurteilt wurde.“<sup>63</sup> In den letzten Jahren werden vermehrt Randmarkierungen und nicht mehr Mittelmarkierungen verwendet, dies ergibt sich aus dem Umstand, dass dadurch keine Hindernisse in der Mitte der Piste geschaffen werden, und der Pistenrand besser gekennzeichnet ist.

Diese Entscheidungen des OGH empfinde ich, als nicht konsequent, wenn man sie mit anderen Entscheidungen vergleicht wobei nicht auf die Sichtbarkeit, sondern auf die Gefährlichkeit der aufgestellten Hindernisse abgestellt wird. Auch Holzstangen können eine zusätzliche Gefahr für einen Pistenbenützer, welcher bereits zuvor zu Sturz kam darstellen. Da diese Hindernisse vom Pistenbetreiber geschaffen werden, ergibt sich aus meiner Sicht auch für diese in konsequenter Weiterentwicklung der bisher aufgezeigten Rsp eine Sicherungspflicht.

---

<sup>60</sup> *Pichler/ Holzer*, Skirecht, 37.

<sup>61</sup> *Pichler/ Holzer*, Skirecht, 37.

<sup>62</sup> vgl 4 Ob 527/89; 4 Ob 531/92; 1 Ob 22/04y; 3 Ob 271/07k.

<sup>63</sup> OGH 1Ob63/11p EvBl 2012/45, 310 (*Karner*) = Zak 2011, 670 = ZVR 2012/33, (57) (*Huber*) = ZVR 2012/42, 75 (*Danzl*, tabellarische Übersicht).

#### 4. Präparierung

Obwohl die Definition der Schipiste von einer Präparierung ausgeht, besteht nach der Meinung von *Manhart/Manhart* sowie des Seilbahnsymposiums kein Rechtsanspruch darauf, dass diese tatsächlich präpariert ist.<sup>64</sup> Da der Pistenhalter ohne besondere Zusage nicht zu Präparierung verpflichtet ist, ergibt sich für ihn daraus kein Sorgfaltsverstoß, wenn er diese unterlässt oder nur einen Teil präpariert.<sup>65</sup> Das Vertrauen der Wintersportler ist trotzdem dahingehend geben, dass die Piste gefahrenfrei befahren werden kann. Allerdings ergibt sich entgegen der Meinung *Reischauers*<sup>66</sup> eine erhöhte Eigenverantwortlichkeit in nicht präparierten Teilen der Piste, da hier Gefahren, die auf präparierten Teilen als atypisch gelten, dann als typische Gefahren angesehen werden. In diesen Bereichen nähert sich der Sorgfaltsmaßstab des Pistenbenützers demjenigen, der auf Schirouten gefordert ist.<sup>67</sup> Dies wird vom OGH unter anderem in der Entscheidung 10 Ob 17/08k<sup>68</sup> bestätigt. Nach Meinung des Seilbahnsymposiums soll der Pistenhalter verpflichtet werden, eine Warnung oder im schlimmsten Fall eine Sperre der Piste zu veranlassen, wenn in einem Teil der Piste besonders ungünstige Schneeverhältnisse herrschen, die nicht gefahrlos befahren werden können und denen nicht ausgewichen werden kann. Dieser Fall wird allerdings sehr selten vorkommen, da moderne Pistengeräte auch steile Stellen präparieren können, und somit entweder die gesamte Piste durchgehend, oder überhaupt nicht präpariert ist.<sup>69</sup> *Haidlen* vertritt dazu eine andere Meinung: er geht davon aus, dass mit der Verleihung eines Pistengütesiegels und dem Werben für qualitativ hochwertige Präparierung auch die Pflicht einhergeht, die Pisten zu präparieren. Dieser Meinung kann ich durchaus folgen, da viele Schigebiete mit den besonders „schönen“ Pisten werben. In solchen Fällen sollten die Pistenbetreiber auch verpflichtet sein, sämtliche geöffneten Pisten in ihrer gesamten Länge zu präparieren. Ob die Unterlassung der Präparierung aber nun zu einer Erhöhung der Eigenverantwortlichkeit der Wintersportler führen soll, behandelt *Haidlen* nicht genauer.<sup>70</sup> Meiner Meinung nach sollte der Haftungsbeurteilung eine Erhöhung der Eigenverantwortlichkeit zugrunde gelegt werden, hier aber vom selben Ausmaß wie bei einer Schiroute auszugehen ist aber überzogen. Der Unterschied ergibt sich für mich

<sup>64</sup> *Manhart/Manhart*, Schirecht, 49.

<sup>65</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 225.

<sup>66</sup> *Reischauer* in Rummel, ABGB3 § 1319a ABGB (Stand 1.1.2004, rdb.at) RZ 24e.

<sup>67</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 225; genauer dazu unter Punkt 3.3.1.

<sup>68</sup> OGH 10 Ob 17/08k Zak 2008/477, 277 = ZVR 2009, 75.

<sup>69</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 225.

<sup>70</sup> *Haidlen*, *Seilbahnrecht* (2010) 7.

daraus, dass ein Schifahrer, der bewusst eine Schiroute<sup>71</sup> befährt, in der Regel weiß welche Gefahren sich daraus ergeben können, und diese Routen zumeist nur von geübten Sportlern gewählt werden. Sollte nun aber eine Piste, aus welchen Gründen auch immer, anfangs präpariert sein und dann in einen unpräparierten Teil übergehen, ohne dass die Benutzer rechtzeitig gewarnt wurden, um so einen möglichen anderen Weg zu wählen, ist es überzogen, hier denselben Sorgfaltsmaßstab zu fordern, wie von einem Sportler, der bewusst einen solchen Weg wählt. Ich denke dabei besonders an nicht geübte Schifahrer oder überhaupt Anfänger, die nicht mit diesen Verhältnissen umgehen können. Hier hat es der Pistenbetreiber unterlassen entsprechend darauf hinzuweisen oder diesen Teil der Piste zu sperren. Daraus ergibt sich eine rechtswidrige und schuldhaft Verletzung von Verkehrssicherungspflichten.

Andererseits sollte es auch nicht passieren, dass ein geübter Schifahrer dasselbe Fahrverhalten wie auf einer Piste an den Tag legt und in weiterer Folge bei einem möglichen Sturz auf dieselben Sicherungspflichten wie im präparierten Teil der Piste verwiesen wird. Hier muss bewusst einzelfallbezogen entschieden werden, da wie bereits beschrieben, im unpräparierten Teil manche Gefahren als typisch gewertet werden können, welche auf einer präparierten Piste als atypisch gelten würden.

## 5. Pistenkreuzung

In der Praxis ergibt sich, dass Bereiche, in denen zwei oder mehr Pisten auf einander treffen, wesentlich gefahrengeneigter sind, als einfache Pisten. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob neben den allgemeinen Verhaltensregeln, an welche sich die Pistenbenutzer halten sollten, auch besondere Pflichten den Pistenhalter treffen, hinsichtlich spezieller Sicherungsmaßnahmen und Ausgestaltungen des Pistenverlaufs. Für das Seilbahnsymposium ergeben sich allgemein keine besonderen Erfordernisse bei Pistenkreuzungen oder Pisteneinmündungen, da wie schon angeschnitten, auf die Eigenverantwortung der Pistenbenutzer abgestellt wird. Das ändert aber nichts an der Tatsache, dass trotzdem Maßnahmen auch durch den Pistenhalter zu setzen sind, wenn eine Absicherung oder Entschärfung der jeweiligen Stelle geboten ist.<sup>72</sup> Dafür wurden vom Symposium als maßgebliche Kriterien die Einsehbarkeit, die Einmündungs- bzw Kreuzungssituation und deren Winkel, sowie die zu erwartenden

---

<sup>71</sup> Vgl C 1.

<sup>72</sup> *Stabentheiner*, Pistenkreuzungen ZVR 2011/206 (356).

Fahrtgeschwindigkeiten herangezogen. Als Möglichkeit zur Kennzeichnung, Absicherung und Entschärfung werden dabei je nach Intensität der Gefahr eine deutliche Beschilderung oder erforderlichenfalls Netze mit der Aufschrift „LANGSAM“ oder „SLOW“ oder richtungsweisende Netze empfohlen.<sup>73</sup> In besonderen Fällen empfehlen sie eine Art Schleuse zu bilden, wenn Pisten in einem sehr stumpfen Winkel aufeinander treffen oder auch am Ende von dauerhaften Rennstrecken oder Funparks, wenn deren Einmündung in die allgemeine Piste nach dem Ende dieser Strecke liegt. Zwischen den verschiedenen Pisten gibt es keine „über- oder untergeordneten“ Pisten. Der OGH hat in der Entscheidung 1Ob16/12b entschieden, dass das Aufstellen eines Verkehrszeichens „HALT“ (§52 lit c Z 24 StVO) keine §19 Abs 4 StVO vergleichbare Vorrangregelung schafft. Es kommt dennoch die allgemeine Regel der Rücksichtnahmepflicht der Pistenbenützer zur Anwendung.<sup>74</sup>

## C. Sonderflächen

### 1. Schirouten

Schirouten sind allgemein zugängliche, zur Abfahrt mit Ski vorgesehene und geeignete Strecken, die nur vor Lawinengefahr gesichert, jedoch weder präpariert noch kontrolliert werden müssen.<sup>75</sup> Sie können allerdings gelegentlich präpariert sein. Ist dies der Fall, dann zählen sie trotzdem nicht schlüssig als Schipiste, wenn beispielsweise auf Panoramatafeln, auf denen Pisten und auch Routen eingezeichnet sind, der Unterschied erkennbar und die Strecke als Schiroute ausgewiesen ist. In dieser gelegentlichen Präparierung und möglicher Weise auch der fallweisen Absicherung von Gefahrenstellen ist nach *Stabentheiner* keine Pistenwidmung zu erkennen. Allerdings ergibt sich, dass der Routenbetreiber für die fachgerechte Durchführung einzustehen hat, wenn er Sicherungsmaßnahmen errichtet.<sup>76</sup>

Verkehrssicherungspflichten bestehen nur sehr eingeschränkt, es ist lediglich vor Lawinen und künstlich geschaffenen, atypischen Gefahren zu sichern.<sup>77</sup>

---

<sup>73</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2011, 357.

<sup>74</sup> OGH 1 Ob 16/12b ZVR 2013, 23 = Zak 2012/ 352 = Jus-Extra OGH-Z 5174 = SpuRt 2013,112/1 = ZVR 2013,76.

<sup>75</sup> ÖNORM S 4611.

<sup>76</sup> OLG Innsbruck 20.5.2005, 4 R 91/05x, ZVR 2006, 224.

<sup>77</sup> *Pichler/Holzer*, Skirecht, 33.

Vor Lawinen ist nur ein begrenzter Raum 5m rechts und links neben der gedachten Linie zu sichern, selbst dann, wenn ein größeres Abweichen von der Markierung möglich ist. Besteht hingegen für die gesamte Skiroute Lawinengefahr, so ist sie sofort in üblicher Weise zu sperren.<sup>78</sup> Gibt es auf der Route künstlich geschaffene Hindernisse, so sind diese nur dann abzusichern, wenn es sich um atypisch gefährliche, schlecht sichtbare oder verborgene Hindernisse handelt.<sup>79</sup> Markierungen von Schirouten erfolgen lediglich durch Mittelmarkierungen, Randmarkierungen bestehen nicht.<sup>80</sup>

Sogenannte „extreme (schwarze) Skirouten“ sind solche, die besonders steil, häufig sehr vereist sind, oder bei denen Absturzgefahr besteht.<sup>81</sup>

## 2. Freies Gelände

Alles, was nicht als Schipiste und Schiroute gewidmet wird, ist freies Schigelände nach der ÖNorm S 4611. Es ist generell weder markiert noch präpariert, nicht kontrolliert und auch nicht gesichert.

Prinzipiell trifft den Pistenhalter im freien Gelände keine Sicherungspflicht mehr. Aber auch hier gibt es noch Ausnahmen von dieser allgemeinen Regel, nämlich die Haftung nach dem Ingerenzprinzip. Hier kann sich nach Meinung des Seilbahnrechtssymposiums eine Haftung dann ergeben, wenn jemand eine künstliche Gefahrenquelle schafft, die schwer erkennbar ist, und von der eine große Gefahr ausgeht, an Orten, an denen Schifahrer nicht damit rechnen müssen, aber an denen umgekehrt mit Wintersportlern zu rechnen ist. Anzumerken ist, dass in diesem Fall nicht zwingend der Seilbahnbetreiber haften muss, da eben derjenige haftet der die Gefahrenquelle geschaffen hat, dabei kann es sich auch um Dritte handeln. Ein Beispiel für eine Gefahrenquelle, die der Pistenbetreiber schafft sind „Wassertankstellen“ für Schneekanonen.<sup>82</sup> Sonstige Sicherungspflichten für natürliche Hindernisse wie Geländekanten, oder ortsübliche Hindernisse wie Weidezäune bestehen für den Pistenbetreiber nicht.

Die Werbung eines Schigebiets, mit der Möglichkeit von Tiefschneeabfahrten begründet keine gesonderte Haftung und auch keine Pflicht Sicherungsmaßnahmen für den Bereich des freien Geländes vorzunehmen.<sup>83</sup>

---

<sup>78</sup> *Dittrich/ Reindl*, ZVR 1984, 323.

<sup>79</sup> OGH 28.11.1990, 1 Ob 638/90, ZVR 1991,144 (Hinweis *Kathrein* in ZVR 2013,105).

<sup>80</sup> *Pichler/Holzer*, Skirecht, 33.

<sup>81</sup> *Reindl/Stabentheiner/Dittrich*, ZVR 2006, 572.

<sup>82</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 260.

<sup>83</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2008, 422.

Ebenfalls zum freien Gelände gehören die sog. „wilden Abfahrten“ oder „Varianten“. Diese grenzen quasi unmittelbar (abgesehen von den bereits angesprochenen 2 m Pistenrand) an die Piste an. Oft wird dieser Bereich so stark befahren, dass nicht mehr nur einzelne Spuren im „Tiefschnee“ vorhanden sind, sondern dass es den Anschein erwecken kann, dass diese Teile auch präpariert wurden. Wie unter III.B.3 zur Definition der Schipiste erläutert, kommt es zwar nicht auf das Vorhandensein einer Präparierung an, dass eine Fläche als Piste gewidmet wird, für den Pistenbetreiber ergibt sich aber das Problem, wie er den Wintersportlern klar erkenntlich macht, dass der stark gespurte Bereich nicht zur Piste zählt.

Dazu stellt das Seilbahnsymposium fest: „Wenn entweder allgemein – etwa an den Liftstationen (besonders bei den dort aufgestellten Panoramatafeln) - darauf hingewiesen wird, dass alle gewidmeten Abfahrtsflächen markiert seien und es sich bei außerhalb liegenden Flächen um nicht organisierten, nicht gesicherten Schiraum handle, oder wenn bei einer konkreten Piste durch deren deutliche Kennzeichnung in der Natur die Abzweigung einer „wilden Abfahrt“ (bei einiger Aufmerksamkeit) gleich als solche erkennbar ist, bedarf es keiner negativen Kennzeichnung „wilder Abfahrten“.“<sup>84</sup>

Wenn eine solche deutliche Erklärung fehlt, so trifft den Pistenhalter nach Ansicht des Symposiums die Pflicht solche Abzweigungen gesondert zu markieren, wenn etwa der Verlauf der Piste und damit die Widmung nur aufgrund der Präparierung gegeben ist und durch die Verspurung nicht mehr erkannt werden kann. Wenn der Pistenhalter es nun unterlässt in diesen Fällen eine gesonderte Markierung anzubringen so haftet er im selben Ausmaß wie auf der Piste.

Im Fall 1 Ob 77/03k<sup>85</sup> stürzte die klagende Partei über eine Zuleitung zu einer Schneekanone. Dabei konnte zwar nicht mehr festgestellt werden, ob die Schneekanone im Bereich der Piste oder im freien Gelände positioniert war. Da aber eine Gefahrenquelle geschaffen wurde, verwies der OGH auf das Ingerenzprinzip, sowie darauf, dass der beklagten Partei bewusst war, dass auch der an die Piste angrenzende Bereich befahren wurde. Aufgrund dieser beiden Faktoren entschied der OGH im Sinne des Schiläufers,

---

<sup>84</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 229.

<sup>85</sup> OGH 1 Ob 77/03k EvBl 2004, 763 = Jus-Extra OGH-Z 3783 = ZVR 2004, 397 (König) - = ecolex 2004, 944 (Schwarz) = ZVR 2005,81 (Danzl).



dem es unter dem Schnee unmöglich war, den nicht entsprechend gesicherten Schlauch zu erkennen. *Pirker* äußert sich dazu kritisch, er vertritt die Auffassung, wonach die in der Entscheidung 1 Ob 246/02m entwickelten Grundsätze anzuwenden gewesen wären, und wonach seiner Meinung nach für einen Ausschluss der Haftung entschieden hätte werden müssen.<sup>86</sup>

Ich vertrete die Auffassung, dass *Pirker* dabei nicht genau genug differenziert hat. Es soll bei der soeben zitierten Entscheidung zwar an sich nur dann gehaftet werden, wenn die Grenze zwischen Piste und freiem Gelände unzureichend gekennzeichnet ist. Da im konkreten Fall der Schlauch aber nicht erkennbar war, die Gefahrenquelle vom Pistenbetreiber geschaffen wurde, und diesem auch bewusst war, dass Wintersportler auch abseits der Präparierung fahren, halte ich die Haftung nach dem Ingerenzprinzip für korrekt. Durch die fehlende Absicherung bzw Kennzeichnung hat der Pistenbetreiber rechtswidrig und schuldhaft gehandelt.

### **3. Freiwillige Sicherungsmaßnahmen und Freeriding**

Wie soll es sich verhalten, wenn nun die Wintersportler bewusst abseits der Pisten fahren und der Pistenbetreiber mit Freeridingstrecken wirbt bzw Sicherungsmaßnahmen trifft ohne dazu verpflichtet zu sein?

Da oft Schifahrer abseits der Pisten unterwegs sind und es dabei leider immer wieder zu teilweise schweren Unfällen kommt, versuchen manche Pistenhalter, auch im freien Gelände allfällige Gefahren abzusichern, ohne dazu verpflichtet zu sein. Als Beispiele für alpine Gefahren will ich hier Gefahrenquellen wie Lawinen, Felsabbrüche, Gletscherspalten und ähnliche nennen. Wie bereits ausführlich erläutert, haftet der Pistenbetreiber ganz generell nicht für Gefahren im freien Gelände, solange er sie nicht selbst im Sinne des Ingerenzprinzips geschaffen hat.

Woraus soll sich nun trotzdem eine Haftungsfrage ergeben?

Das Seilbahnsymposium hat genau zu dieser Fragestellung folgende Themen behandelt:

1.) Wenn der Pistenhalter Sicherungsmaßnahmen im freien Gelände anbringt so schafft er auch ein Vertrauen in die ordnungsgemäße Beschaffenheit der Sicherungsmittel.<sup>87</sup>

---

<sup>86</sup> *Pirker* in *Hinteregger/ Reissner* 105.

<sup>87</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 262.

2.) Wintersportler dürfen nicht darauf vertrauen, dass aufgrund der vorhandenen Sicherungen im freien Gelände auch weitere Sicherungsmaßnahmen getroffen wurden, bzw dass diese auch in Zukunft weiter bestehen.<sup>88</sup>

3.) Auch Werbung für Tiefschneeabfahrten im Schigebiet soll keine Pflicht zur Vornahme von Sicherungsmaßnahmen im freien Gelände nach sich ziehen.<sup>89</sup>

Bei den Thesen soll erläutert werden wie weit der Wintersportler auf Sicherungsmaßnahmen abseits der Piste vertrauen darf, welchen Standards diese entsprechen müssen und ob dadurch eventuell weitere Pflichten ausgelöst werden.

Der erste Punkt beschäftigt sich mit Sicherungsmaßnahmen wie beispielsweise mit Fangnetzen vor gefährlichen Abbrüchen. Wenn solche Maßnahmen getroffen werden, so soll nach Ansicht des Seilbahnsymposiums den Pistenbetreiber auch die Pflicht treffen, diese regelmäßig zu warten. Dies ergibt sich aus der Überlegung, dass die Sportler bei ihrer Risikoeinschätzung die Sicherungsmittel in ihre Überlegung miteinfließen lassen werden. Sollte nun ein Schifahrer bei einer solchen Stelle abrutschen, darf er davon ausgehen, dass er im schlimmsten Fall von einem bestehenden Fangnetz tatsächlich aufgefangen wird, und dass dieses nicht reißt, da es eventuell zu alt ist und das Material nachgibt.<sup>90</sup>

Weiter geht das Symposium aber davon aus, dass die Maßnahmen in ihrer Intensität nicht jenen Standards wie vergleichsweise jenen auf Pisten bzw am Pistenrand entsprechen müssen. So genügt es auch, wenn vor Gefahrenstellen lediglich Bänder oder Hinweisschilder angebracht werden.<sup>91</sup>

Die letzte These führt wieder zum anfänglich Ausgeführten. Da keine generelle Pflicht der Absicherung besteht, kann auch nicht verlangt werden, dennoch sämtliche gefahren geneigten Stellen zu sichern, weil der Pistenhalter ein paar wenige Stellen gesichert hat. Ein „Alles oder Nichts“ Prinzip soll daraus auf keinen Fall abgeleitet werden.<sup>92</sup>

Ich kann mich dieser Meinung nur anschließen. Jedem Wintersportler muss klar sein, welche alpinen Gefahren das Freeriding mit sich bringt. So kann ich auch die Meinung unterstützen, dass lediglich die generelle Werbung von Tiefschneeabfahrten noch keine Pflicht zu besonderen Sicherungsmaßnahmen im freien Gelände nach sich zieht. Hierbei

---

<sup>88</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 262.

<sup>89</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 263.

<sup>90</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 262.

<sup>91</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 262.

<sup>92</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 263.

sei aber auf die Ausführungen zu den Schirouten<sup>93</sup> und den damit einhergehenden Sicherungspflichten auf diesen hingewiesen.

#### 4. Funparks

Das Seilbahnsymposium definiert Fun-Parks als: „Sonderflächen, die mit Hindernissen, oder mit Einrichtungen, die zu einem besonderen, von der allgemeinen Pistenbenützung abweichenden Bewegungsablauf veranlassen, ausgestaltet und dem Befahren mit Wintersportgeräten gewidmet sind.“<sup>94</sup> Den Pistenhalter und damit auch Halter des Funparks trifft die Verkehrssicherungspflicht<sup>95</sup>, er muss das Gelände des Fun-Parks so abgrenzen, dass ein ausreichender Sturzraum besteht, dass dadurch nicht andere Pistenbenützer gefährdet werden, und dass andere Wintersportler nicht unbeabsichtigt in den Park- Bereich gelangen können.<sup>96</sup> Dabei muss aber nicht beispielsweise eine durchgehende Absperrung vorhanden sein, es genügt, wenn die Markierungen in einem engeren Abstand zueinander aufgestellt werden. Des weiteren hat der Pistenhalter den Schwierigkeitsgrad des Parks anzugeben. Spezielle Vorschriften wie dieser Hinweis auszusehen hat, bestehen nicht, dies kann beispielsweise in „Leicht – Mittel- Schwer“ „Blau – Rot – Schwarz“ erfolgen. Eine Überwachungspflicht des Pistenhalters kann daraus aber nicht abgeleitet werden, wenn sich Wintersportler selbst überschätzen. Derart sichtbarer Hinweis auf den Schwierigkeitsgrad genügt, der verantwortungsbewusste Sportler muss dann selbst entscheiden ob er das damit verbundene Risiko in Kauf nimmt.<sup>97</sup> Ein damit in Verbindung stehender Fall wurde erst in der jüngeren Vergangenheit vom OGH entschieden. In dieser Entscheidung ging es im wesentlich darum, dass der Beklage für einen BigAirbag<sup>98</sup> eine genaue Startposition (mit Absperrung) vorgesehen hatte. Der Kläger wollte aber weiter Springen, nahm deswegen mehr Anlauf und umfuhr diese Absperrung. Dabei bekam der Kläger aber eine zu hohe Geschwindigkeit und landete nicht am Airbag sondern auf der dahinter liegenden Piste. Nun machte der Kläger geltend, dass der Beklagte die seine Sicherungspflichten in zweierlei Hinsicht missachtet hätte. Einerseits hätte er das Fehlverhalten unterbieten

---

<sup>93</sup> Vgl III.C.1

<sup>94</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 258.

<sup>95</sup> OLG Innsbruck 1 R 160/14k, ZVR 2015,389 (Gschöpf).

<sup>96</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 258.

<sup>97</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 259.

<sup>98</sup> Großflächiges Luftkissen für Übungssprünge

müssen und andererseits hätte er ein Umfahren der Startposition unmöglich machen müssen.<sup>99</sup> Meiner Meinung nach zu Recht wurde zu Gunsten des Beklagten entschieden. Das Berufungsgericht (dessen Meinung sich auch der OGH anschloss) entschied, dass aus einzelnen Fehlverhalten der Parknutzer, eine Haftung des Betreibers nicht abgeleitet werden kann. Ebenso konnte keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht im Bezug auf die Startposition festgestellt werden, da es dem durchschnittlichen Funparknutzer klar war, dass die spezielle Absperrung nicht umfahren werden sollte.

## 5. Rennstrecken

Bei Renn- und Trainingstrecken unterscheidet *Pichler* zwischen drei verschiedenen Stufen der Sicherungspflicht: dem allgemeinen Betrieb, den Hobbyrennsport (zu dem Gästerennen, Firmenrennen, WISBI<sup>100</sup>- Rennen und permanente Rennstrecken gehören) und dem internationalen Rennsport.<sup>101</sup> Beim allgemeinen Betrieb soll auf die bisherigen Ausführungen zur Sicherungspflicht auf Pisten und den damit verbundenen atypischen Gefahren verwiesen werden. Bei hobbymäßigen Rennen erging die erste Leitentscheidung 1988.<sup>102</sup> Dabei ging der OGH aber von der Meinung aus, dass solche Strecken nicht besonders zu sichern seien, sondern die allgemeinen Regeln anzuwenden seien. In diesem Fall kollidierte die Klägerin nachdem sie von der Piste abgekommen war, mit einem Baumstamm der 5-8 Meter neben dem Pistenrand war. Der OGH verneinte die Haftung des Pistenbetreibers, der keine besonderen Sicherungsmaßnahmen gesetzt hatte. Von dieser Entscheidung wich er aber schon ein Jahr später 1989<sup>103</sup> wiederum ab, und ging dabei auf die Kritik von *Pichler* ein. Dazu führte der OGH aus: „Die permanente Rennstrecke wird leistungsbereiten Schifahrern als spezieller Rennkurs zur Verfügung gestellt, wo der Benützer nach Sinn und Zweck der Anlage nicht kontrolliert fahren muss, sondern grundsätzlich die Grenze seiner schisportlichen Leistungsfähigkeit ausloten darf.“ Und: „Während bei normalen Schipisten vom Erhalter lediglich ein bestimmter Raum für jedermann zur Verfügung gestellt wird, wobei klar erkennbar ist, dass der Erhalter für das Können und Verhalten der Benützer keinerlei Verantwortung übernehmen will, fordert bei den permanenten Rennstrecken der Erhalter geradezu zum riskanten Fahren auf.

---

<sup>99</sup> OGH 25.08.2015 Zak 2015/657 (376) = ZVR 2016/44 (75).

<sup>100</sup> Bedeutung: Wie schnell bin ich

<sup>101</sup> *Manhart/ Manhart*, Schirecht, 63.

<sup>102</sup> OGH 1 Ob 565/88 ÖJZ 1988/217 = ZVR 1988/ 142 (313) (*Pichler*).

<sup>103</sup> OGH 7 Ob 677/89 ÖJZ 1990/6 = JBI 1990,458 = VersR 1991, 207.

Dies muss aber beim Benützer den Eindruck erwecken, dass der Erhalter wesentlich größere Sorgfalt bei der Absicherung derartiger Pisten an den Tag legt, als dies sonst bei Schipisten der Fall ist. Die Anforderungen an den Erhalter werden demnach wesentlich strengere sein, als bei sonstigen Pisten“ Diese Entscheidung findet in der Literatur<sup>104</sup> mehr Rückhalt. Das Seilbahnsymposium kommt bei der Frage was diese besonderen Anforderungen seinen, zur Erkenntnis, dass im Hinblick auf großen Geschwindigkeiten auch typische Gefahren abzusichern sind und auch sonst allgemein sicherungspflichtige Gefahren möglicher Weise noch besser zu sichern sind, als im „Regelbetrieb“. <sup>105</sup> Dieser Meinung ist der OGH dann in den folgenden Entscheidungen größtenteils gefolgt.<sup>106</sup>

Abgesehen von permanenten Rennstrecken stellt sich die Frage, ob der Pistenhalter ebenfalls dann spezielle Sicherungsmaßnahmen zu treffen hat, wenn er nicht selbst die Rennstrecke betreibt, sondern seine Piste Veranstaltern für Rennen oder Trainings zur Verfügung stellt. Veranstalter in diesem Sinn ist nach *Pichler/Holzer* derjenige, der eine Gefahrenlage schafft, indem er Rennen organisiert und durchführt, und damit einen gefährlichen Zustand herbeiführt, der während dem Rennen andauert. Maßgeblich soll dabei der unmittelbare Einfluss auf den Ablauf und die Organisation dieser gefährlichen Veranstaltung sein.<sup>107</sup>

Bei dieser Problemstellung scheiden sich die Meinungen: *Thöny*<sup>108</sup> stellt die These auf, dass Wettkämpfer den Beförderungsvertrag überhaupt nur aus dem Grund abschließen, um damit zum Wettkampfort zu gelangen und dass nur dafür der Vertrag geschlossen wird, und auch nur soweit die Pflichten des Pistenhalters gehen.

Dem wird von *Ermacora*<sup>109</sup> entgegengehalten, dass eine vertragliche Verkehrssicherungspflicht sich auch dann auf das Wettkampfgelände bezieht, wenn von diesem Gefahren ausgehen, die in einem engen Zusammenhang mit dem Wettkampf oder Training stehen, und das Gelände als geeignete Piste vom Pistenhalter beworben wird. Dies begründet er mit dem wirtschaftlichen Interesse des Pistenhalters, und zwar nicht nur direkt, sondern auch indirekt, dass auch diese Gäste gerne wiederkommen. Er schwächt dies aber sogleich ab als er sagt, dass in erster Linie der Veranstalter für den

<sup>104</sup> *Ermacora* in *Büchele/Ganner/Khakzadeh-Leiler/Mayr/Reissner/Schopper*, Schirecht (2013) 5.

<sup>105</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 257.

<sup>106</sup> RIS- Justiz RS0023509, zuletzt OGH 7 Ob 68/15y Zak 2015/499, 277 = JBI 2015, 715 = ecolex 2015/359, 850 = SpuRt 2016, 72/3 Heft 2 (*Gleirscher*) = HAVE/REAS 2016, 220 (*Huber*) = ZVR 2016, 75.

<sup>107</sup> *Pichler/Holzer*, Skirecht, 37.

<sup>108</sup> *Thöny*, ZVR 1996, 258 (261).

<sup>109</sup> *Ermacora* in *Büchele/Ganner/Khakzadeh-Leiler/Mayr/Reissner/Schopper*, Schirecht (2013) 6f.

sicheren Zustand der Piste Sorge zu tragen hat. Die Anforderungen an den Veranstalter sind dabei wesentlich höher, als die Haftung des Pistenhalters im Rahmen des „allgemeinen Schilaufs“. Der Veranstalter soll danach auch für atypische Hindernisse haften, der Sorgfaltsmaßstab soll dabei wesentlich höher sein, so sind alle neuralgischen Stellen die sich in der erweiterten Fahrlinie befinden zu sichern, weil die Eigenverantwortung der Rennläufer deutlich in den Hintergrund tritt. Er ergänzt weiters, dass den Pistenhalter, der die Piste zur Verfügung stellt, ebenfalls Sorgfaltspflichten, aber nicht in diesem Ausmaß wie den Veranstalter, treffen sollen. Demnach unterscheidet er zwischen der „inneren Sicherheit“ und der „äußeren Sicherheit“.

Die Verantwortung für die innere Sicherheit soll den Veranstalter treffen. Darunter sollen die Kurssetzung, der Zustand der Piste, die Organisation (dass Strecke freigehalten wird und keine Behinderungen der Starter gegeben sind), ausreichender Sturzraum zu möglichem Publikum, sowie eine allgemeiner reibungsloser Ablauf fallen. Dafür soll der Pistenhalter jedenfalls nicht haften.

Bei der äußeren Sicherheit soll die Haftung quasi aufgeteilt werden. Dies erklärt er folgendermaßen: In die Sphäre des Veranstalters fällt die Haftung für atypische Gefahren, wie zu enge Pisten mit nicht gesicherten künstlichen Pistenrändern, nicht abgesicherte Bäume, die sich im Absturzbereich befinden, aber auch Pistenmarkierungen aus Metall, sowie unzureichend abgesicherte Schneekanonen, Liftstützen oder dergleichen.

Zusätzlich soll für diese „äußere Sicherheit“ auch der Pistenhalter herangezogen werden. Das begründet *Ermacora* damit, dass es im Hobbybereich für Schiclubs nahezu unmöglich sei, geeignete Absturzsicherungen vor Kanten oder Bäumen zu erreichen. Einerseits würden die finanziellen Mittel nicht ausreichen, andererseits seien Maßnahmen wie die Errichtung von B-Zäunen erforderlich, welche ein Schiclub alleine nicht bewältigen könne.<sup>110</sup>

Wie weit diese „äußere Sicherheit“ gehen kann, sieht man in der Entscheidung des OGH 8 Ob 58/06x<sup>111</sup>. Dabei stürzte die Klägerin mit ca 80km/h und kollidierte mit einer 30 m vom Richtungstor entfernten metallenen Markierungsstange. Im Urteil führte der OGH aus, dass prinzipiell den Veranstalter die erhöhten Sicherungspflichten treffen, aber auch dem Liftbetreiber übertragen sind, weil ihm bewusst sein muss, dass eine erhöhte

---

<sup>110</sup> *Ermacora* in *Bücheler/Ganner/Khakzadeh-Leiler/Mayr/Reissner/Schopper*, Schirecht (2013) 8.

<sup>111</sup> OGH 8 Ob 58/06x Zak 2006, 318 = ZVR 2007, 29 (60) (*Thöny*) = ZVR 2007,75 (*Danzl*) = ZVR 2008, 98 (*Reindl/Stabentheiner*).

Sturzgefahr besteht. Gegen diese erhöhte Verkehrssicherungspflicht verstößt der Pistenhalter aber wenn er in diesem Bereich Metallstangen ohne jegliche Ummantelung bestehen lässt.

Kritik an dieser Entscheidung kommt von *Thöny*<sup>112</sup>, der der Meinung ist, dass den Pistenhalter keine Haftung treffen sollte, da er nicht als Veranstalter auftritt und damit nicht zu den erhöhten Sicherungsvorkehrungen verpflichtet ist. Dem ist meiner Meinung nach nicht zu folgen, ich bevorzuge die Ansicht *Hechenblaickner*<sup>113</sup> der auch *Ermacora*<sup>114</sup> folgt, wonach eher einzelfallbezogen entschieden werden muss. Der Idee, dass Pistenhalter und Veranstalter vor Rennbeginn die Piste besichtigen und möglichen Problemen gemeinsam schon vorzeitig entgegenwirken können, ist meines Erachtens zu folgen. Dies bringt für die Praxis die meisten Vorteile für sämtliche Beteiligten und kann hoffentlich auch schon vorab vermeidbare Verletzungen verhindern. Damit wird dem Pistenhalter auch die Möglichkeit geboten, Gefahrenquellen iSd Ingerenzprinzips entgegen zu wirken, und sich somit rechtskonform zu verhalten, um sich keine Unterlassung oder sonstiges rechtswidriges Verhalten anrechnen lassen zu müssen.

*Reindl/Stabentheiner* haben zu dieser Entscheidung insofern Kritik geäußert, als sie sagen, dass die Gefährlichkeit einer solchen Markierungsstange nicht vom Pistenhalter vorab bei Vergabe des Trainingsgeländes bewertet werden kann, da dies von der späteren Kurssetzung abhängt.<sup>115</sup>

Eine weitere Überlegung, die *Ermacora* bei Verträgen zwischen dem Pistenhalter und dem Veranstalter anstellt, ist die Möglichkeit, jegliche Haftung, somit auch für atypische Gefahren, vollständig auf den Veranstalter zu übertragen. Daraus könnte sich insofern ein Problem ergeben, als bei einem Sturz eines Sportlers möglicherweise viele Vereine eine wesentlich geringere Haftpflichtversicherungssumme als Pistenhalter haben und sich bei kostspieligen Unfällen diese Abwälzung der Haftung fatal für den Geschädigten auswirken kann.<sup>116</sup>

---

<sup>112</sup> *Thöny*, ZVR 2007, 29.

<sup>113</sup> *Hechenblaickner*, Zak 2013/119, (67f).

<sup>114</sup> *Ermacora*, Schirecht, 10.

<sup>115</sup> *Reindl/Stabentheiner*, ZVR 2008, 30 (103).

<sup>116</sup> *Ermacora*, *Ermacora* in *Büchele/Ganner/Khakzadeh-Leiler/Mayr/Reissner/Schopper*, Schirecht (2013) 4.

## 6. Lawinen auf Schipisten

Wie bereits erwähnt, hat der Pistenbetreiber die Schiläufer auf den Pisten vor Lawinengefahren zu schützen. Schipisten sollen so gewählt werden, dass sie nicht in lawinengefährdeten Bereichen liegen. Sollte dennoch die Gefahr eines Lawinenabgangs bestehen, so hat der Pistenhalter entsprechende Maßnahmen zu setzen, um eine Gefährdung der Wintersportler zu vermeiden. Hier wären besonders Lawinensprengungen außerhalb der Betriebszeiten, bis hin zu Pistensperrungen möglich. Allerdings soll auch hier der Sorgfaltsmaßstab nicht überspannt, und auf die Zumutbarkeit für den Pistenbetreiber abgestellt werden. Auch in diesem Fall besteht die Beweislastumkehr, wonach der Pistenhalter beweisen muss, dass er alle notwendigen und zumutbaren Maßnahmen zur Gefahrenvermeidung gesetzt hat. Entscheidend ist bei der Bewertung der Gefahrensituation, dass auf bisherige Erfahrungen zurückgegriffen werden kann.<sup>117</sup> So entschied das OLG Innsbruck, dass eine sog. „Jahrhundertlawine“ nicht zu einer vertraglichen Haftung führen soll. Bei klimatischen Veränderungen und einer damit einhergehenden Gefahrenerhöhung spontaner Lawinenabgänge, soll der Pistenbetreiber dafür nur einstehen müssen, wenn diese Veränderung konkret bekannt wird, und ein entsprechender Teil einer Piste durch die Veränderung nunmehr besonders gefährdet ist. Wenn die Lawine aber von einem Wintersportler ausgelöst wird, und nicht auf natürliche Gegebenheiten zurückzuführen ist, so soll dies nicht dem Pistenbetreiber zugerechnet werden. Sollten aber Schifahrer regelmäßig den freien Schiraum befahren und dadurch Lawinen auslösen, so trifft den Pistenhalter in diesen Fällen dennoch die Pflicht dieses Gebiet zu sperren, bzw geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen um dieses Verhalten zu unterbinden.<sup>118</sup>

---

<sup>117</sup> Haidlen, Pistensicherheit (2007) 19.

<sup>118</sup> Haidlen, Pistensicherheit (2007) 19.



## D. Sicherung nach Pistenschluss und Fahrzeuge auf der Piste

Die aus dem Beförderungsvertrag und der Widmung als Piste fließenden Sicherungspflichten können auf die Betriebszeiten begrenzt werden.<sup>119</sup> Im Zeitraum bis zur neuerlichen Inbetriebnahme am nächsten Tag erfolgt eine temporäre „Entwidmung“. Dieses Ende des Pistenbetriebs wird regelmäßig nach der letzten Kontrollfahrt angenommen, welche in angemessener Zeit nach dem Betriebsschluss der Beförderungsanlagen zu erfolgen hat. Mit der Ankündigung der „Schlusskontrollfahrt“ soll klargestellt werden, dass danach keine Sicherungsmaßnahmen durchgeführt und mögliche Gefahren ungesichert bleiben.<sup>120</sup> Um dies zu verdeutlichen empfiehlt *Stabentheiner*, das Hinweisschild der letzten Kontrollfahrt dahingehend zu erweitern als besonders darauf hingewiesen wird, dass die Pisten außer Betrieb sind und keine Gefahrensicherung erfolgt.<sup>121</sup>

Ab diesem Zeitpunkt ändert sich auch Qualifizierung der atypischen Gefahren, die Haftung für diese wird deutlich reduziert. Dabei ergibt sich eine höhere Eigenverantwortlichkeit für die Pistenbenützer, der Pistenerhalter haftet lediglich dann, wenn andere atypische Gefahren, die auf einem Sorgfaltsverstoß beruhen, verschuldet werden. Diese nach Pistenschluss als atypisch zu qualifizierende Gefahren sind solche, die selbst in dieser Konstellation ungewöhnlich, besonders groß, und schwer erkennbar sind.<sup>122</sup> Mit Arbeiten, somit dem vermehrten Einsatz von Pistengeräten und möglicherweise Seilwinden, muss gerechnet werden (dazu genauer unter III.D.1.). Die Sicherungspflicht richtet sich nach dem Ingerenzprinzip, was bedeutet, dass natürlich entstehende Gefahrenquellen nicht zu sichern sind, und künstliche Gefahren in dem Maß als ihre Gefährlichkeit über das bei derartigen Erhaltungsmaßnahmen hinausgeht, und selbst für sich besonders vorsichtig verhaltende Pistenbenützer, schwer erkennbar sind.<sup>123</sup> Verdeutlicht wird das durch folgende Beispiele: umgestürzte Bäume, Schneewälle oder Lawinen sind typische Gefahren, atypisch sind dagegen: quer über die Piste gespannte Seile oder schwer erkennbare Gräben zur Reparatur unterirdischer Leitungen.<sup>124</sup>

---

<sup>119</sup> *Manhart/Manhart*, Skirecht, 66.

<sup>120</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 248.

<sup>121</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 249.

<sup>122</sup> *Stabentheiner* ZVR 2016, 248.

<sup>123</sup> *Stabentheiner* ZVR 2016, 248.

<sup>124</sup> *Stabentheiner* ZVR 2016, 248.

## 1. Seilwindenpräparierung

In besonders steilem Gelände, aber auch zunehmend in nicht sonderlich steilem Gelände, aber zur Schonung der Piste kann es möglich sein, dass die Pistengeräte eine Seilwinde benötigen, um die Pisten zu präparieren.<sup>125</sup> Diese besondere Art der Fortbewegung erfolgt ausschließlich nach Betriebsschluss. Wie bereits unter Punkt III.C.1. beschrieben, handelt es sich bei einem gespannten Seil um ein atypisches, infolge mangelnder Erkennbarkeit besonders gefährliches Hindernis.<sup>126</sup> Selbst nach Betriebsschluss ist eine Piste, die mit Hilfe von Seilwinden präpariert wird, zur Gänze zu sperren. Besonders wichtig ist bei der Seilwindenpräparierung, dass diese Maßnahmen leicht erkenntlich sind und eindringlich auf die große Gefahr hingewiesen wird. Dazu hat der OGH in der Sache 9 Ob 28/08w<sup>127</sup> entschieden, dass ein akustischer Hinweis, der überhört werden kann und eine kleine Warntafel keine ausreichende Sicherung darstellen, aber wiederholt, dass die Pistenbenützer zur besonderen Vorsicht verpflichtet sind, wenn sie nach Betriebsschluss abfahren. In diesem Fall nahm er eine Verschuldensteilung von 50:50 vor, da das 11 mm dicke Stahlseil leicht erkennbar war und bei besonders vorsichtiger Fahrweise auffallen hätte müssen aber die Piste nicht gesperrt wurde und auch sonst keine besonderen Sicherungsmaßnahmen vorgenommen wurden. Die angemessene Größe der Schilder wird durch Nr 15 ÖNorm S4611 festgelegt.

## 2. Nachtabfahrten

Wie bereits erläutert, haftet nach der „Entwidmung“<sup>128</sup> der Pistenhalter prinzipiell nicht mehr aus dem Beförderungsvertrag. Um sog. „Spätheimkehrern“ dennoch eine Abfahrt zu ermöglichen, kann durch entsprechende Hinweise eine bestimmte Abfahrt empfohlen werden, um die Sportler beispielsweise von anderen Pisten die gerade präpariert werden, fern zu halten. Diesbezüglich stellt sich die Frage, ob für diese Pisten das gleiche wie das unter III.D gesagte gilt, oder ob hier die Haftung doch weiter geht. Allgemein kommt in diesem Fall die Wegehalterhaftung gem §1319a ABGB zum Tragen.<sup>129</sup> Wird diese „Piste“

---

<sup>125</sup> *Stabentheiner* ZVR 2016, 248.

<sup>126</sup> *Manhart/Manhart*, Skirecht, 95.

<sup>127</sup> OGH 9 Ob 28/08w Zak 2009/47, 37 = RZ 2009/EÜ 199, 93 = SZ 2008/146 = JUS Z/4626 = ZVR 2009, 54 (*Gschöpf*).

<sup>128</sup> Vgl III.D

<sup>129</sup> Vgl III.D.

für die Zeit außerhalb der Betriebszeiten als Schiroute<sup>130</sup> gewidmet, so ist diese lediglich vor Lawinen, nicht aber vor anderen alpinen Gefahren zu schützen.

### 3. Fahrzeuge auf der Piste

Allgemein wird bei Schneefahrzeugen zwischen zwei Arten unterschieden: einerseits Pistenmaschinen, welche zwar eine geringe Fahrtgeschwindigkeit aufweisen, deren Gefährlichkeit aber in der massiven Bauart, dem Gewicht und der Breite liegt und andererseits Motorschlitten, deren Gefahrenpotenzial aus der schnellen Geschwindigkeit und der Instabilität des Fahrzeugs herrührt.<sup>131</sup>

Zunächst stellt sich betreffend der Haftung dieser gefährlichen Fahrzeuge die Frage, ob auf diese, wie für einen „normalen“ PKW, die Bestimmungen des EKHG zur Anwendung kommen. Dazu muss der Begriff des Kraftfahrzeugs gem § 2 Abs 2 EKHG<sup>132</sup> ausgelegt werden. Nach dieser Bestimmung ist ein KFZ ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, das durch technisch freigemachte Energie angetrieben wird und nicht an Gleise gebunden ist, auch wenn seine Antriebsenergie Oberleitungen entnommen wird. Daraus ergibt sich das Problem, dass diese Schneegeländefahrzeuge hauptsächlich auf Pisten betrieben werden, welche von der Judikatur<sup>133</sup> nicht als Straßen qualifiziert werden, und somit das EKHG nicht zur Anwendung gelangt. Die Anlassfälle wurden im Rahmen der Verschuldenshaftung gelöst. Teile der Lehre<sup>134</sup> und der Rsp<sup>135</sup> fordern eine analoge Anwendung der Gefährdungshaftung für Schneefahrzeuge. Die analoge Anwendung des EKHG wurde vom OGH für Skidoos lediglich im Fall eines Güterwegs zu einer Schutzhütte gewährt. Hierbei stellte er fest, dass das EKHG auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, auch für Motorschlitten Anwendung finden soll.<sup>136</sup> *Manhart/Manhart* sind der Meinung, dass eine Änderung der Gesetzgebung, Schneefahrzeuge in das EKHG aufzunehmen, nicht begrüßenswert ist, da dies die Gefährdungshaftung besonders nach Betriebsschluss erweitern würde.<sup>137</sup> Da von Pistengeräten aber ein solch großes Gefahrenpotential

<sup>130</sup> Vgl III.C.1.

<sup>131</sup> *Manhart/Manhart*, Skirecht, 88.

<sup>132</sup> BGBl. Nr. 48/1959 idF BGBl. I Nr. 115/2004.

<sup>133</sup> OLG Innsbruck, 6 R 148/84 ZVR 1985/157; LG Innsbruck 3 R 17/00x ZVR 2000/66; *Danzl*, EKHG<sup>9</sup>, 21.

<sup>134</sup> *König*, ZVR 1987, 353; *Pichler/Holzer*, Skirecht (1987) 62; *Rzeszut*, ZVR 2008/87, 213; *Weber*, ZRV 2012/4; *Gschöpf*, ZVR 2013/252; gegenteilig *Mahler-Hutter*, ZVR 1989, 97.

<sup>135</sup> OGH 2 Ob 30/10s Zak 2011/141 (78) = ZVR 2012,7 = *Weber*, ZVR 2012, 4; OGH 27.1.2011, 2 Ob 228/10h, Zak 2011/119 =AnwBl 2011, 259.

<sup>136</sup> OGH, 2 Ob 142/01y RZ 2002, 277 = ÖJZ-LSK 2002/199 = ÖJZ EvBl 2002/191, 726 = ZVR 2003/24, 75 = ZVR 2004/4, 12; RS0116495.

<sup>137</sup> *Manhart/Manhart*, Skirecht, 89.

ausgeht, sollte m. E. das EKHG sehr wohl zumindest analog Anwendung finden. *Pichler* treibt dies auf die Spitze und meint, dass von den Schneefahrzeugen eine größere Unfallgefahr als von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr ausgeht.<sup>138</sup> Diese Ansicht vertritt auch *Gleirscher*; er verweist darauf, dass der Pistenverkehr auch wesentlich weniger geordnet abläuft als der Straßenverkehr, wodurch die geringe Geschwindigkeit der Pistengeräte „kompensiert“ wird.<sup>139</sup> Das Seilbahnsymposium hat zu den Gefahren, die von den Fahrzeugen auf der Piste ausgehen, schon 1987 die These aufgestellt, dass der Einsatz solcher Geräte zum normalen Schibetrieb gehört, und ein verantwortungsbewusster Schifahrer jederzeit mit solchen Geräten rechnen muss.<sup>140</sup> Hingewiesen wird in dieser Zusammenfassung der Ergebnisse des Symposiums auch auf die Vorkehrungen, welche zu treffen sind, wenn ein Fahrzeug auf der Piste betrieben wird. Dazu gehören demnach Hinweise an deutlich sichtbaren Stellen, bei Einstiegsstellen von Aufstiegshilfen, Warntafeln an unübersichtlichen Engstellen, sowie optische und akustische Warneinrichtungen am Pistengerät selbst.

Im Jahr 2011 entschied der OGH<sup>141</sup> zulasten des Pistenhalters, dass der Einsatz von Pistenfahrzeugen auf unumgängliche Fahrten einzuschränken ist, dabei geht er besonders auf Empfehlungen des Seilbahnsymposiums aus dem Jahre 2006 ein, wonach die Benützung von Pistengeräten während des Pistenbetriebs nach Möglichkeit zu vermeiden ist. Wann unaufschiebbare Einsätze vorliegen, die einen Gebrauch auch während der Betriebszeiten rechtfertigen, wird vom Symposium zusammengefasst als: „Dies ist insbesondere bei Rettungs - und Bergungseinsätzen, bei Einsätzen zur Beseitigung von akuten Gefahrenquellen, sowie bei Einsätzen zur unaufschiebbaren Wartung und Reparatur von Anlagen und Einrichtungen der Fall“.<sup>142</sup>

Diese Ansicht weitete der OGH auch auf Motorschlitten in der Entscheidung 3 Ob 232/12g aus.<sup>143</sup> *Stabentheiner* sieht darin eine erhebliche Verschärfung der Sorgfaltspflichten und damit einhergehend des Haftungsmaßstabes.<sup>144</sup> In der Praxis stellt das Seilbahn Symposium fest, dass immer mehr Wintersportler vom Vorbild des verantwortungsbewussten Pistenbenützers abweichen, dies besonders durch Rasen und

<sup>138</sup> *Pichler*, ÖJZ 1987, 737.

<sup>139</sup> *Gleirscher*, JAP, 2012, 186.

<sup>140</sup> *Dittrich/ Reindl*, ZVR 1987, 321.

<sup>141</sup> OGH 2 Ob 30/10s ÖJZ EvBI-LS 2011/86, 523 = Zak 2011/141, 78 = ZVR 2012, 22 = ZVR 2012, 15 (*Weber*) = ZVR 2013, 388 (*Stabentheiner*) = ZVR 2013, 472 (*Gschöpf*) = ZVR 2015, 385 (*Stabentheiner*).

<sup>142</sup> *Stabentheiner* ZVR 2016, 238.

<sup>143</sup> OGH 3 Ob 232/12g Zak 2013/226, 121 = ZVR 2015, 385 (*Stabentheiner*).

<sup>144</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2013, 388.

fehlendem Fahren auf Sicht.<sup>145</sup> Hier ergibt sich für mich ein gewisses Spannungsfeld zwischen der von mir befürworteten Annäherung an das EKHG aufgrund der beschriebenen Gefahren einerseits, und einer möglichen zunehmenden Sorgfaltslosigkeit der Pistenbenützer andererseits, da der mögliche Schaden ohnehin auf andere abgewälzt wird. Wie weit hier die Rechtsprechung tatsächlich Einfluss auf das Fahrverhalten der Schifahrer hat, ist für mich allerdings auch fraglich. Eine zunehmende Sorgfaltslosigkeit resultiert aus subjektiver Fehleinschätzung des Fahrkönnens, in Verbindung mit guter Ausrüstung und dem Gedanken, dass einem persönlich ohnehin kein Unfall zustoßen wird. Wie bereits angeschnitten, hat der OGH die bisherigen Ergebnisse auch auf Motorschlitten angewandt, deswegen gilt auch hier, dass Fahrten während den Betriebszeiten der Lifte nur zulässig sind, wenn diese unumgänglich sind. Das ist nicht nur für den Pistenhalter selbst so, sondern auch für Dritte wie beispielsweise Hüttenbesitzer.<sup>146</sup> Wenn nun die Ski-Doos von Dritten betrieben werden, können sich die Fälle der „unumgänglichen Notwendigkeit“ entsprechend des jeweiligen Benützers ändern. Dazu hat der OGH aber geurteilt, dass eine unumgängliche Notwendigkeit etwa bei Getränkelieferungen nicht vorliegt, da solche Fahrten auch außerhalb der Betriebszeiten erfolgen können.<sup>147</sup> Wenn nun ein Fall vorliegt, der eine Fahrt notwendig erscheinen lässt, hat der Pistenbetreiber darauf zu achten, dass an möglichst übersichtlichen Stellen mit angepasster Geschwindigkeit, bei engen oder unübersichtlichen Stellen mit akustischen Warnsignalen gefahren wird, und auch die visuelle Erkennbarkeit gegeben ist.<sup>148</sup> Liegt hingegen der Fall vor, dass entweder die gebotene Sorgfalt oder die Notwendigkeit nicht gegeben ist, so hat der Pistenhalter auf Dritte einzuwirken, sich an diese Vorgaben zu halten. Dies hat in zumutbarer Weise zu erfolgen, durch Hinweise oder, wenn dies nicht zum gewünschten Erfolg führt, durch weitere zumutbare Maßnahmen. Zu diesen Maßnahmen führt das Symposium aus, dass hier auf die jeweilige Situation abzustellen ist und sich danach richtet, was dem Pistenerhalter im Einzelfall zugemutet werden kann. Als Beispiele werden dabei weitere Abmahnungen, über eine Anzeige bei der Sicherheitsbehörde bei Verstößen gegen landesgesetzliche Regelungen oder behördliche Auflagen bis hin zur Unterlassungsklage nach § 523 ABGB genannt.<sup>149</sup>

---

<sup>145</sup> *Stabentheiner* ZVR 2016, 239.

<sup>146</sup> *Stabentheiner* ZVR 2016, 241.

<sup>147</sup> OGH 20.6.2007, 7 Ob 76/07p.

<sup>148</sup> *Stabentheiner* ZVR 2016, 243.

<sup>149</sup> *Stabentheiner* ZVR 2016, 243.

In der kürzlich ergangenen Entscheidung 2 Ob 201/18z kam es zu einem Zusammenstoß eines Schifahrers mit einem rückwärtsfahrenden Pistengerät. Der Schifahrer versuchte das Pistengerät ohne notwendigen Sicherheitsabstand zu passieren. In der rechtlichen Beurteilung fasst der OGH die bereits erwähnten Punkte zusammen, und bestätigte, dass in diesem Fall ein gefahrloses Passieren aufgrund der geringen Breite der Piste nicht möglich war. In solchen Fällen müssten zusätzlich Pistenposten eingesetzt werden um herannahende Wintersportler zu warnen, bzw kurzfristig die Piste zu sperren. Trotzdem hätte die Gefahreneigtheit der Situation, einem durchschnittlichen Schifahrer ersichtlich sein müssen, so wurde eine Verschuldensteilung vorgenommen. Ich begrüße diese Entscheidung, da ich der Meinung bin, dass hier zwar aufgrund der besonderen Gefahreneigtheit beim Reversieren, dem Pistenbetreiber auch eine erhöhte Aufmerksamkeit aufzuerlegen ist. Trotzdem muss den Sportlern bewusst sein, dass diese Geräte einen sehr großen toten Winkel besitzen, wodurch der Fahrer selbst bei größter Achtsamkeit nicht alles um sich einsehen kann.

## **IV. Regelwidriges Verhalten Dritter**

### **A. Pistenrowdies und Maßnahmen gegen regelwidriges Verhalten Dritter**

Generell gilt, dass der Pistenhalter nicht für das Verhalten von Dritten haftet; dies gilt selbst für den Fall, dass daraus atypische Gefahren für die Pistenbenützer entstehen.<sup>150</sup>

Nach Meinung des Seilbahnsymposiums kann aber unter gewissen Voraussetzungen auch der Pistenhalter herangezogen werden, wenn beispielsweise diesem bekannt wird, dass an gefahrgeneigten Stellen Dritte in die Piste hineinspringen und dadurch andere Wintersportler gefährden. In solchen Fällen soll es auch am Pistenbetreiber liegen, gegen dieses Verhalten vorzugehen und beispielsweise solche Streckenteile seitlich abzusperren.<sup>151</sup>

Im Zusammenhang mit sog Pistenrowdies, welche sich nicht an bestehende Verhaltensvorschriften halten, sei es durch grobes Fehlverhalten bei der Beförderung, oder auf der Piste, und dadurch nicht nur sich selbst, sondern auch Dritte gefährden, stellt sich die Frage, ob es dem Pistenbetreiber nicht möglich sein muss, diesen Personen ihre

---

<sup>150</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 266.

<sup>151</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 266.

Zeitkarte abzunehmen und das Dauerschuldverhältnis einseitig zu beenden. Fraglich ist, falls man von einer solchen einseitigen Vertragsbeendigung ausgeht, ob diese lediglich bei Verstößen gegen Beförderungsverhaltensregeln, oder nicht auch bei Verstößen gegen die allgemeinen FIS Regeln möglich oder sogar geboten ist, um dadurch Dritte zu schützen.

Aus den §§ 987, 1162, 1117f und 1219 ABGB wird der allgemein Grundsatz abgeleitet, dass ein Dauerschuldverhältnis aus wichtigen Gründen jederzeit aufgelöst werden kann.<sup>152</sup> Dazu führt der OGH aus, dass von jedem Vertragspartner ein entsprechendes Maß an Aufmerksamkeit, Überlegung und Rücksichtnahme, nicht nur bei der Erbringung der Hauptleistung verlangt wird, sondern auch bei jedem weiteren Verhalten, das mit der Durchführung des Vertragsverhältnisses in einem mehr oder minder engem Zusammenhang steht.<sup>153</sup> Daraus ergibt sich, dass der Bergbahnunternehmer nicht nur bei direkten Verstößen gegen den Beförderungsvertrag, sondern auch bei sonstigem „rücksichtslosem Verhalten“ wie beispielsweise durch extremes Rasen oder durchbrechen von Absperrungen und Befahren von gesperrten lawinengefährdeten Hängen, vom Vertrag zurücktreten kann, weil das Vertrauensverhältnis erheblich gestört ist. Auch lässt sich aus dem Vertrag eine Sorgfaltspflicht für die übrigen Schifahrer ableiten, die durch das störende Verhalten gefährdet werden können.<sup>154</sup> Leider ergeben sich in der Praxis bezüglich dieser Theorien mehrere Probleme: *Reindl/Dittrich* stellen richtig fest, dass schnelles und rücksichtsloses Fahren an sich als Beschreibung für den Begriff „Pistenrowdy“ dienen kann. Es soll aber nicht schon der erste Verstoß aufgrund schnellen Fahrens, zu einem Entzug der Zeitkarte führen können. Vorab ist gelinderen Mitteln wie Abmahnungen oder Belehrungen der Vorzug zu geben, erst recht bei weniger erfahrenen Wintersportlern.<sup>155</sup> Pistenregeln sind nicht- wie beispielhaft die StVO- positives Recht, sondern eher Sorgfaltsgrundsätze. Dementsprechend sind sie auch nicht so detailliert und präzise und enthalten keine exakten Verhaltensanforderungen. Deshalb ist eine Überwachung nicht in gleichem Ausmaß möglich, wie etwa im Straßenverkehr.<sup>156</sup> Ein weiteres Problem ergibt sich aus vielen verschiedenen Sportarten und der damit einhergehenden schweren Vergleichbarkeit, und nicht zuletzt der Größe vieler Schigebiete.<sup>157</sup> *Mahler-Hutter/Berndorf* bieten für die bisher aufgezeigten Probleme eine

<sup>152</sup> *Welser/Zöchling-Jud*, Bürgerliches RechtII<sup>14</sup> (2015) Rz 33.

<sup>153</sup> 1 Ob 639/78 EvBl 1979/1 S 16 = ZVR 1979/74, 81 = JBI 1979, 433.

<sup>154</sup> *Mahler-Hutter-Berndorf*, ZVR 1985, 131.

<sup>155</sup> *Dittrich/Reindl*, ZVR 1986, 321.

<sup>156</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 266.

<sup>157</sup> *Stabentheiner*, ZVR 2016, 266.

mögliche Lösung, wobei meines Erachtens leider zu bezweifeln ist, wie sehr sich die Wintersportler daran halten. Demnach sei es sinnvoll, die Verweigerung der weiteren Beförderung in die allgemeinen Vertragsbedingungen aufzunehmen, wenn sich Wintersportler nicht an die Verhaltensregeln halten, und dies an den Liftstationen gut wahrnehmbar kund zu machen, um einen gewissen Erziehungs- und Abschreckungseffekt zu schaffen.<sup>158</sup>

Zwischenzeitlich hat sich die Technik deutlich weiterentwickelt, was zu nachfolgender Überlegung führt: Es existiert eine Vielzahl von Webcams, welche nicht nur für Panoramaaufnahmen geeignet sind, sondern auch detaillierte Bilder einzelner Bereiche liefern. Es wäre daher aus Meiner Sicht überlegenswert diese Kameras auch zur Überwachung des Pistengeschehens heranzuziehen. Allerdings muss dabei auch beachtet werden, dass eine ständige Videoüberwachung auch Bezug auf den Datenschutz zumindest nicht unproblematisch ist.

Ein weiteres Problem das sich ergeben kann, ist die Ansammlung von Schiern und Snowboards vor Hütten. Oft sind dort die für die Ablage vorgesehenen Ständer überfüllt, wodurch es dazu kommt dass die Sportgeräte vor den Eingängen zu den Lokalen abgelegt werden. Wenn nun sehr viele Wintersportler ihre Sportgeräte auf der Piste ablegen, kann dies zu einer Gefahrenquelle für andere Personen werden. So entsteht eine atypische Gefahr, wenn der Verlauf der Piste verengt oder verändert wird. *Haidlen* sieht in solchen Fällen den Pistenbetreiber verpflichtet auf den Lokalbetreiber einzuwirken, Maßnahmen zur Beseitigung oder Verhinderung dieser Gefahr zu ergreifen. Sollte dies nicht zum gewünschten Erfolg führen, so sollte er ein Verbot der Ablagerung von Sportgeräten aussprechen oder eine Absperrung zur Piste hin anbringen. Als Überspannung der Sorgfaltspflicht des Pistenbetreibers sieht er ein direktes Einschreiten des Pistenbetreibers, im Sinne der Beseitigung der Hindernisse durch dessen Personal an.<sup>159</sup> Ich würde in diesen Fällen die Haftung etwas differenzierter sehen. Meiner Meinung nach kommt es auf die Beschaffenheit der Örtlichkeit an. Liegt der fragliche Bereich vor einem Lokal an einer gefahreneigenen Stelle, weil beispielsweise ohnehin nur eine enge Durchfahrt verbleibt, so müsste der Pistenbetreiber jedenfalls darauf Acht geben, dass diese Wege frei von Gefahren bleiben und entsprechende Absperrungen platzieren. Sollte

---

<sup>158</sup> *Mahler- Hutter Berndorf*, ZVR 1985, 131.

<sup>159</sup> *Haidlen*, Seibahnrecht (2010) 211.



eine Anhäufung öfter im Bereich einer sehr breiten Piste vorkommen, würde ich hier den Sorgfaltsmaßstab etwas weiter auslegen wonach exemplarisch ein allgemeines Warnschild aufgestellt werden sollte. In all diesen Fällen sehe ich zwar eine Solidarhaftung zwischen Pistenbetreiber und Wirt gegeben, wobei ich dem Wirt mehr in der Pflicht sehe, hier direkt gegen mögliche Verstöße vorzugehen und seine Gäste aufzufordern die Sportgeräte entsprechend zu verwahren, ohne eine Gefahrenquelle für Dritte zu schaffen.

## **B. Tourengerher auf Schipisten**

Aufgrund der zunehmenden Schneeknappheit ist die Tendenz zu beobachten, dass auch immer mehr Tourengerher, die bisher abseits der Pisten unterwegs waren, jetzt auf die Pisten ausweichen. Dies bringt ein großes Gefahrenpotential mit sich, insbesondere vor dem Hintergrund, dass viele Pisten speziell in niedrigeren Lagen nur noch aus weißen und relativ engen Schneebändern bestehen, und sich ohnehin viele Schifahrer auf diesen kleinen Streifen bewegen. Deswegen erwägen immer mehr Schigebiete, ihre Pisten für Tourengerher zumindest auf Zeit zu sperren.

Aus haftungsrechtlicher Sicht stellt sich die Frage, ob die Reaktion, Pisten zu sperren nur ein Zuvorkommen an die zahlenden Liftbenützer ist um mehr Platz zu schaffen oder ob dieses Handeln nicht sogar geboten ist.

Aus meiner Sicht wäre dieses Handeln jedenfalls für die allgemeine Sicherheit geboten. Wie noch genauer erläutert wird, kann es auch bei guten Schneebedingungen durch querende oder nebeneinander gehende Tourengerher zu Unfällen mit anderen Pistenbenützern kommen. Umso gefährlicher ist die Situation, wenn kaum Schnee vorhanden ist. Um solchen Unfällen vorzubeugen sehe ich jedenfalls Handlungsbedarf auf Seiten der Pistenhalter. Eine mögliche Haftung ist natürlich im Einzelfall zu bewerten, dazu gibt es im Moment weder Literatur noch Judikatur, aber da die Verkehrssicherungspflichten der Pistenhalter sehr weitläufig bewertet werden, sollte dieser Aspekt auch berücksichtigt werden. Sollte es, wie gleich zu erörtern ist, möglich sein, die Piste für Tourengerher zu sperren, so würde denjenigen, der sich nicht daran hält und trotzdem die Piste aufwärts geht und in einen Unfall verwickelt ist, höchst wahrscheinlich zumindest ein Mitverschulden treffen.

Das Seilbahnsymposium hat sich allgemein mit der Möglichkeit beschäftigt, die Piste für gewisse Personengruppen zu sperren. Dabei wird die These aufgestellt, dass der Pistenhalter die Benützung der Piste untersagen kann. Er soll aber nicht verpflichtet sein, die Einhaltung eines solchen Verbots zu kontrollieren.<sup>160</sup> Prinzipiell kann man davon ausgehen, dass Tourengehen auf Schipisten erlaubt ist. Es ist aber dem Pistenhalter möglich eine Benützung für gewisse Gruppen zu verbieten. Das basiert auf dem Gedanken, dass der Eigentümer eines Grundstücks das Betreten von diesem verbieten kann, solange nicht öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Titel zum Betreten entgegenstehen. Der Pistenhalter wird zwar in der Regeln nicht immer der Eigentümer des Grundstücks sein, aber er wird durch Servitute oder als Bestandnehmer das Recht zur Einrichtung und zum Betrieb einer Schipiste erhalten, einschließlich des Rechts, die Benützung der Schipiste näher zu regeln. Damit handelt der Tourengeler, der dieses Verbot ignoriert, rechtswidrig. Dies kann mit Hilfe einer Besitzstörungsklage bekämpft werden.<sup>161</sup>

Es wird danach differenziert ob der Pistenbetreiber Servitutsberechtigter ist, und somit ein dingliches Recht innehat, oder ob er Bestandnehmer ist, dann steht ihm nach der stRsp die actio publiciana gem §372 ff ABGB zur Verfügung.<sup>162</sup>

Für eine mögliche Haftung aufgrund eines Zusammenstoßes kann aber der Pistenhalter nicht herangezogen werden, da er nur für atypische Gefahren haftet. Aufsteigende Tourengeler auf Pisten sind keine atypischen Gefahren für die abfahrenden Pistenbenützer. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass diese die Piste queren, oder in einer großen Zahl aufsteigen. Es gibt zwischen den Tourengelern und beispielsweise stehenden Schifahrern oder Snowboardern kaum einen Unterschied, da sich Tourengeler nur mit sehr geringer Geschwindigkeit bewegen. Hier liegt es trotzdem am verantwortungsbewussten Pistenbenützer sich an die FIS- Regeln zu halten und seine Fahrt entsprechend einzurichten, um aufsteigenden Tourengelern auszuweichen zu können.<sup>163</sup> Um aber Störungen zu vermeiden und Unfällen vorzubeugen, halte ich es trotzdem für sinnvoll, bei Schneeknappheit, Pisten für aufsteigende Tourengeler zu sperren, auch wenn dem Pistenbetreiber keine Haftung droht.

---

<sup>160</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 244.

<sup>161</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 245.

<sup>162</sup> RIS-Justiz RS 01068815; Stabentheiner, ZVR 2016, 245.

<sup>163</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 244.

## V. Haftung im Kartenverband

In der Entscheidung 6 Ob 13/13z<sup>164</sup> musste sich der OGH mit der Frage befassen, welcher von mehreren Schigebietsbetreibern aus einem Kartenverband haften muss. Im gegenständlichen Fall kaufte der Kläger bei einem Hotel eine Liftkarte. Die Liftkarte berechnete ihn dazu, ein aus mehreren Schigebieten zusammenhängendes Gebiet zu befahren. Die Karten der Schigebiete unterscheiden sich optisch nicht. Für den Kläger war somit nicht genau erkenntlich mit welchem der Betreiber er den Vertrag geschlossen hatte. Auf einer an sich gut präparierten Piste kam der Kläger zu Sturz, da die Piste unter ihm plötzlich nachgab. Wie sich herausstellte verlief unter der Piste eine Wasserrinne, welche weder vom Kläger noch vom entsprechenden Pistenbetreiber erkannt werden konnte. Da die Rinne aber als Bauwerk gewertet, und nur durch Regen und Tauwetter ausgeweitet wurde, bewertete der OGH diese als atypische Gefahr. Der Beklagte verwies darauf, dass der Vertrag mit einem anderen Pistenbetreiber zustande gekommen sei und er somit nicht passiv legitimiert wäre. Dazu führte der OGH aus wie folgt: „Nach der auch insofern anwendbaren Lehre vom objektiven Empfängerhorizont ist maßgebend, wen der Kunde für seinen Vertragspartner halten musste. Wenn Mitarbeiter offenkundig im Namen eines bestimmten Unternehmens handeln, berechnen und verpflichten sie grundsätzlich den jeweiligen Unternehmensträger. Im Regelfall ist daher anzunehmen, dass der Erwerb von Schliftkarten bei einem bestimmten Seilbahnunternehmen zu einem Vertragsverhältnis (nur) mit diesem Unternehmen führt. Der Wille, (ganz oder teilweise) im Namen eines anderen Unternehmens zu handeln, müsste ausdrücklich erklärt werden oder aus den Umständen erkennbar sein.“ Weiters verwies der OGH auf die Entscheidung 4 Ob 251/06z<sup>165</sup> wonach die die „eindeutige“ Offenlegung eines Handelns für ein anderes Unternehmen „vor Erwerb der Liftkarte“ zu erfolgen hat. Die Haftung gründete der OGH auf §1313a ABGB, wonach der Geschäftsherr auch für das Verschulden seiner Gehilfen haftet. Somit half der Einwand der Beklagten nicht, dass ein anderer Liftbetreiber für die entsprechende Stelle zuständig wäre. Es wurde daher eine Haftung aufgrund einer atypischen Gefahr auf der Piste vom OGH bestätigt. Mit diesem Urteil hat sich auch das Seilbahnsymposium beschäftigt. Um derartige Problemstellungen für die Zukunft zu

<sup>164</sup> OGH 6 Ob13/13z Zak 2013,101 = bbl 2013, 111 = ZVR 2013, 362 (*Hechenblaickner*).

<sup>165</sup> Zak 2007, 24, 137 = EvBl 2007,501 = RZ 2007,147 EÜ252, 253 - RZ 2007 EÜ252 - RZ 2007 EÜ253 = ecolex 2007, 211 S 514 - ecolex 2007,514 = Jus-Extra OGH-Z 4321 = JBl 2007,588 = *Reindl/Stabentheiner*, ZVR 2008, 30, 98 = ZVR 2008, 44, 114 - ZVR 2008,114 = SpuRt 2008,63 (*Wagner*) = ZVR 2008, 54, 128 = SZ 2007/1 = HS 38.395.

vermeiden, soll nach Meinung des Symposiums der vertragsschließende Unternehmer den Gästen gegenüber klarstellen, dass die angebotenen Leistungen von mehreren selbstständig agierenden Unternehmen angeboten werden. Eine direkte Vertragsbeziehung soll dann nur für dessen Anlage zustande kommen. Für die restlichen Pistenbetreiber handelt der Unternehmer bloß als Vertreter. Daher soll bezüglich deren Anlagen der Vertrag mit diesen Unternehmen zustande kommen. Der Hinweis darauf, dass sich der Kunde bei möglichen Schadenersatzverpflichtungen an den jeweils zuständigen Betreiber wenden soll, kann dann zusätzlich im Zuge eines „Tarifprospekts“ ausgehändigt werden, bzw durch einen Verweis auf der Karte auf die Tarifbestimmungen erfolgen.<sup>166</sup> Wenn sich nun die Frage ergibt, wie dies das Problem lösen soll, wonach der Kunde nicht wissen wird, wo welche Grenzen der einzelnen Schigebiete verlaufen, so soll nach dem Symposium eine endgültige Offenlegung des im Schadenfall zuständigen Pistenhalter möglich sein. Mit Verweis darauf, dass es für den „durchschnittlichen Pistenbenützer“ unerheblich ist, wie die Grenzen verlaufen soll es genügen, dass dem Pistenbenützer ohne jede Verzögerung mitgeteilt wird, wer für den jeweils bestimmten Bereich zuständig und somit haftbar ist.<sup>167</sup>

Soweit und sofern es auch im Nachhinein feststellbar ist, wo genau ein Unfall passiert ist, ist diese These durchaus zu begrüßen, da somit nicht einen Betreiber die Ansprüche, welche eigentlich gegen einen anderen Pistenbetreiber gerichtet werden müssten, treffen können. Aus meiner Sicht differenzierter gestaltet sich die Frage aber, wenn es eventuell keine genauen Aufzeichnungen gibt, wo sich der Unfall ereignet hat oder wenn dieser etwa an der Grenze zwischen zwei Gebieten passiert ist. Dabei könnte es zu einer deutlichen Erschwerung der Geltendmachung der Ansprüche kommen, wenn nun keine gemeinsame Haftung bestehen soll, sondern jeder Pistenbetreiber nur für sein Gebiet haftet. Damit könnte regelmäßig die Passivlegitimation bestritten werden und könnte es zur Verschleppung der Prozesse kommen. In diesen Fällen müsste meines Erachtens nach §1302 analog ABGB herangezogen werden, wonach mehrere Schädiger solidarisch haften, wenn sich die Anteile der Einzelnen nicht mehr bestimmen lassen. Wenn es sich hingegen um einen eindeutigen Fall handelt, welcher klar einem Pistenbetreiber zuzuordnen ist so soll dieser nach der Offenlegung direkt haftbar sein, nicht jener Vertragspartner bei dem die Liftkarte gekauft wurde.

---

<sup>166</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 252.

<sup>167</sup> Stabentheiner, ZVR 2016, 253.

## VI. Resümee

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass in erster Linie der Pistenbenützer selbst für seine Sicherheit verantwortlich ist und den Sicht- Wetterverhältnissen sowie seinem eigenen Können entsprechend fahren sollte. Wird der Wintersportler allerdings besonders wegen einer atypischen Gefahr und einer möglichen unterlassenen notwendigen Sicherungspflicht des Pistenbetreibers geschädigt so, muss der Pistenbetreiber für die kausal entstandenen Schäden, welche durch die rechtswidrige Unterlassung entstanden sind eintreten.

Der Pistenhalter hat im organisierten Schiraum atypische Gefahren jedenfalls abzusichern, er sollte genau kennzeichnen, wie weit dieser organisierte Schiraum tatsächlich reicht. Seine Pflicht ist es neben den Hauptpflichten des Beförderungsvertrages, der unbeschadeten Beförderung, auch sonst für einen möglichst reibungslosen Ablauf des Schitages zu sorgen. Jedenfalls vertrete ich die Ansicht, dass der OGH auch hier weiterhin seine teilweise restriktive Linie weiterführen, und keine Überspitzung der Sorgfaltspflichten zulassen sollte. Dies nicht, um einer sorglosen Vernachlässigung von Verkehrssicherungspflichten durch Lift- bzw. Liftbetreiber Vorschub zu leisten, sondern um in gewisser Weise korrigierend einzugreifen und den Pistenbenützern zu verdeutlichen, dass trotz der neuen Technik und guter Ausrüstung der Wintersport kein ungefährlicher ist. Es sollte ein Umdenken dahingehend gefördert werden, dass Pistenbenützer ein umsichtiges und gefahrenbewusstes Verhalten an den Tag legen. Dabei sollte nicht von den Pistenbenützern jegliche Verantwortung auf andere abgewälzt werden, auch wenn es natürlich zu unglücklichen Unfällen kommen kann bei denen Sicherungsmaßnahmen sehr wichtig sind und oft Schlimmeres verhindern können.

Abseits der präparierten Pisten stellt sich für mich die Situation schon differenzierter dar. Immer mehr Wintersportler gehen dazu über, solche Bereiche zu befahren. Das Geschäft mit sog „Freeskiern“ boomt. Da aber mittlerweile viele Destinationen mit den besonders schönen Tiefschneehängen nicht nur für Tourenger, sondern auch für die Liftbenützer werben, sollten sich die Pistenbetreiber auch in dieser Hinsicht besonders bemühen die Alpinisten vor möglichen Gefahren zu schützen. So sollte es verpflichtend sein, besonders gefährdete Abbrüche oder etwa Gletscherspalten zu sichern. Selbstverständlich tragen die Schiläufer abseits präparierter Pisten eine größere Eigenverantwortung, man muss aber auch bedenken, dass besonders Gletscherspalten und manche Abbrüche sehr schwer erkennbar sind und selbst erfahrene Sportler dadurch in Gefahr kommen können.

Den Unternehmen sind die Gegebenheiten vor Ort in der Regel sehr genau bekannt. Insofern obliegt es ihnen, für die Sicherheit der handelnden Akteure auch abseits der Pisten zu sorgen.

Was nun Fahrzeuge auf Pisten anbelangt, gehe ich davon aus, dass von einer analogen Anwendung des EKHG aufgrund der Größe und der besonderen Gefahreneignetheit, auszugehen ist. Eine Möglichkeit insbesondere bei großen Pistengeräten mögliche Unfälle zu vermeiden, wären zusätzliche Rückfahrkameras sowie zusätzliches Personal, wenn ein solches Gerät auf der geöffneten Piste im Einsatz ist. Nach Pistenschluss muss den Schiläufern klar sein, dass die Pisten präpariert werden, dazu auch vermehrt Geräte im Einsatz sind und somit die Sportler ein besonderes Maß an Aufmerksamkeit treffen muss. In diesen Fällen sollen nicht die gleichen Maßstäbe wie bei geöffneten Pisten gelten.

Bei Rennveranstaltungen sollte die Obliegenheit der besonderen und somit zusätzlichen Absicherung die Veranstaltungsleiter treffen. Soweit atypische Gefahren vorliegen, müssen diese vom Pistenhalter ohnehin abgesichert werden. Da aber aufgrund der besonders hohen Geschwindigkeiten und der besonderen Streckenführung der Pistenbetreiber nicht vorab auf alle Möglichkeiten bedacht nehmen kann, sollten hier keine strengeren Maßstäbe als für „reguläre“ Pisten zur Anwendung kommen.

Ich hoffe, dass ich mit dieser Arbeit einen Einblick in interessante Haftungsproblematiken im Bereich des Schisports geben konnte. Da aber viele Fragestellungen doch sehr einzelfallbezogen sind, bleibt dieses Thema auch in Zukunft interessant und werde ich auch weiterhin die Rechtsprechung dazu verfolgen.

## Literaturverzeichnis

### Bücher

- Rabl/Riedler*, Bürgerliches Recht III Schuldrecht Besonderer Teil, 6.Auflage (2017)
- Büchele/Ganner/Khakzadeh-Leiler/Mayr/Reissner/Schopper*, Aktuelle Fragen des Schirechts, in *Büchele/Ganner/Khakzadeh-Leiler/Mayr/Reissner/Schopper* (Hrsg) Schriftenreihe zum Sportrecht an der Universität Innsbruck (2013)
- Ermacora* in *Büchele/Ganner/Khakzadeh-Leiler/Mayr/Reissner/Schopper*, Aktuelle Fragen des Schirechts (2013)
- Haidlen*, Das österreichisches Seilbahnrecht 2010)
- Haidlen*, Pistensicherheit (2007)
- Hinteregger/ Reissner* Sport und Haftung (2006)
- Kochl* Schitouren und Freeriden – ausgewählte Rechtsfragen, in *Büchele/ Ganner/ Khakzadeh-Leiler/ Mayr/ Reissner/ Schopper* Hrsg, Aktuelle Fragen des Schirechts (2013)
- Koziol*, Österreichisches Haftpflichtrecht II<sup>3</sup> (2018)
- Manhart/Manhart*, Österreichisches Skirecht (2015)
- Pichler/Holzer*, Handbuch des österreichischen Skirechts, (1987)
- Senn*, Ratgeber Skirecht, (2005)
- Sprung/ König*, Das österreichische Schirecht (1977)
- Welser/ Zöchling-Jud*, Bürgerliches Recht II<sup>14</sup> (2015)

### Zeitschriftenartikel

- Danzl*, Schadenersatzrechtliche Haftungsfragen nach Seilbahnunglücken, ZVR 2011/269, (479)
- Dittrich/Reindl*, Probleme der Pistensicherung, ZVR 1982/321
- Dittrich*, Unfälle mit Pistengeräten, ZVR 1990/95
- Dittrich/ Reindl*, Der Entzug von Seilbahnausweisen wegen Fehlverhaltens auf der Schipiste, ZVR 1986, 321.
- Dittrich/ Reindl*, Pistengeräte im Einsatz, ZVR 1987, 321
- Gschöpf*, Wahrheitsfindung bei Pistenunfällen - alte und neue Aspekte, ZVR 2010/69 (160)
- Gschöpf* Aktuelles zum Skirecht RZ 2015
- Gschöpf*, Spezialfälle der Haftung des Betreibers beim Wintersport , ZVR 2013/ 252
- Hechenblaickner*, Haftung und Haftungsfreizeichnung des Pistenhalters bei Skirennen und Skitraining, Zak 2013/119, 67f.
- Hinteregger/ Reissner*, Schi- und Snowboardunfälle – Haftung von Wintersportzentren und Sportlern, Sport und Haftung 2006, 99
- König*, Pistenpräpariermaschinen und EKHG, ZVR 1987, 353
- Künnell- Rosenheim*, Die neueste bundesdeutsche Rechtsprechung zur Verantwortung des Schiläufers und zur Pistensicherung, ÖJZ 1985, 585

*Mahler-Hutter-Berndorf*, Sind Bergbahnunternehmen berechtigt, "Pistenrowdies" die Zeitkarte zu entziehen? ZVR 1985, 131

*Mahler-Hutter-Berndorf*, Zur Gefährdungshaftung von Pistenmaschinen, ZVR 1989, 97

*Pichler*, Zusammenprall eines unmündigen Skifahrers mit einem Pistengerät, ÖJZ 1987, 737

*Pichler*, Neue Rechtslage für Skipisten durch neuen § 1319a ABGB, ZVR 1976, 34;

*Reindl/Stabentheiner* Abend - Abfahrt - Rettungsdienst - Unfallaufnahme und Identitätsfeststellung Seilbahn-Rechtssymposium 2005 ZVR 2006/20

*Reindl/Stabentheiner/Dittrich*, Bergbeförderung, Pistenbetreuung, Wintersport – Verhaltenspflichten und Handlungsmöglichkeiten des Seilbahnunternehmers - 25 Jahre Seilbahnsymposium), ZVR 2006/238

*Rzeszut*, 25 Jahre Ötztaler Diskussionsforum- Eine systematische Zusammenfassung der Tagungsergebnisse seit 1983, ZVR 2008/87

*Reindl/ Stabentheiner*, Tarifverbund - Vermeidung einer Haftungsgemeinschaft;

Verantwortlichkeit für Renn- und Trainingsstrecken - Abgrenzung zum Publikumsschilauf, ZVR 2008/30

*Stabentheiner*, Pistensicherung und verwandte Fragenkreise – 35 Jahre Seilbahnsymposium, ZVR 2016/217

*Stabentheiner*, Die Haftung des Pistenhalters für Renn- und Trainingsstrecken, ZVR 2013,186

*Stabentheiner*, Der Pistenrand als Einfahrtshindernis für Variantenfahrer und "Pistenrückkehrer" - Haftung des Pistenhalters für Dritte? ZVR 2012/212

*Stabentheiner*, Einsatz von Motorschlitten bei geöffneter Piste - Freeriding, ZVR 2015/212

*Stabentheiner*, Einsatz von Pistengeräten bei geöffneter Piste, ZVR 2013/218

*Stabentheiner*, Pistenkreuzungen, ZVR 2011/206

*Thöny*, Pistenhalter und Pistenrowdies: Der Ausschluss von der Beförderung und seine Folgen, ZVR 1997/326

*Thöny*, Skirennen und Pistenbetrieb, ZVR 1996, 258

*Thöny*, Pistensicherung auf Trainingsstrecke, ZVR 2007/29

*Weber*, Einsatz von Pistengeräten während des Liftbetriebs, ZRV 2012/4

[http://www.kleinezeitung.at/steiermark/ennstal/4892129/Schneemangel\\_Tourengeher-werden-von-Pisten-verbannt](http://www.kleinezeitung.at/steiermark/ennstal/4892129/Schneemangel_Tourengeher-werden-von-Pisten-verbannt) (Stand 05.09.2019)

### Kommentare

*Kodek* in *Kletečka/Schauer*, ABGBON1.01 § 1294 ABGB (Stand 1.10.2013, rdb.at)

*Krejci* in *Rummel* (Hrsg), Kommentar zum Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuch<sup>3</sup> (2000)

*Reischauer* in *Rummel*, ABGB<sup>3</sup> § 1294 ABGB



*Reischauer in Rummel*, ABGB<sup>3</sup> § 1297 ABGB

*Reischauer in Rummel*, ABGB<sup>3</sup> § 1298 ABGB

*Reischauer in Rummel*, ABGB<sup>3</sup> § 1319a ABGB

*Tades/Hopf/Kathrein/Stabentheiner*, ABGB<sup>37</sup>, §1310, E 39ff

## Entscheidungen

1 Ob 639/78 EvBI 1979/1 S 16 = ZVR 1979/74 S 81 = JBI 1979, 433

OGH 1Ob 582/86 ZVR 1988/7

OGH 1 Ob 715/86 EvBI 1987/159 S 588 = ZVR 1987/127 S 373;

OGH 1 Ob 565/88 ÖJZ 1988/217 = ZVR 1988/ 142 (313) (*Pichler*)

OGH 1 Ob 16/12b ZVR 2013/7 (23) = Zak 2012/ 352 = Jus-Extra OGH-Z 5174 = SpuRt 2013,112/1 = ZVR 2013,76 (*Danzl*, tabellarische Übersicht).

OGH 1 Ob 19/10s, ecolex 2010/354

OGH 1 Ob 63/11p Zak 2011/670, 357 (*Kletečka*) = ZVR 2012/33, 57 (*Huber*) = ÖJZ EvBI 2012/45, 310 (EEvBI-Redaktion /*Karner*)

OGH 1 Ob 180/14y Zak 2014,794, 418

OGH 1 Ob 219/05w Zak 2006/133 = ZVR 2006/64 (246) (*Pichler*) = Jus-Extra OGH-Z 4098 = ZVR 2006/42 (175) (*Danzl*, tabellarische Übersicht); *Manhart/ Manhart*, Skirecht, 42; aM Gschöpf, ZVR 2013/252.

OGH 1 Ob 638/90, ZVR 1991/144 (Hinweis *Kathrein* in ZVR 2013/105).

OGH 1 Ob 287/02s EvBI 2003/76 = ZVR 2003/81 (*Danzl*)= RdW 2003,270 = ÖJZ-LSK 2003/88 = MietSlg 54.589 = EFSlg 104.715

OGH 1 Ob 639/78 = EvBI 1979/1 = ZVR 1979/74 = JBI 1979, 433

OGH 1 Ob 75/00 ZVR 2000/95 (387) (*König*) = JBI 2001,104 (*Pichler*) = JBI 2001,131 (*Reischauer*) = *Reindl/Stabentheiner*, ZVR 2002,146 = *Stabentheiner*, ZVR 2012/212 (389).

OGH 1Ob63/11p EvBI 2012/45, 310 (*Karner*) = Zak 2011/670, = ZVR 2012/33, 57 (*Huber*) = ZVR 2012/42, 75 (*Danzl*, tabellarische Übersicht).

OGH 2 Ob 56/92, ÖJZ 1993/113 = ÖJZ EvBI 1993/124 = JBI 1993, 660 = ZVR 1993/137 = ZVR 1993/166.

OGH 2 Ob 59/00s ZVR 2000/73.

OGH 2 Ob 215/07t, Zak 2008/167, 96 = ZVR 2009/54, *Danzl* ZVR 2011/269; *Nowotny*, das Seilbahnunglück von Sölden, ZVR 2012/191

OGH 2 Ob 30/10s Zak 2011/141 (78) = ZVR 2012/7 = *Weber*, Einsatz von Pistengeräten während des Liftbetriebs, ZVR 2012/4; OGH 27.1.2011, 2 Ob 228/10h, Zak 2011/119 =AnwBI 2011, 259.

OGH 2 Ob 501/93 ZVR 1993/161

OGH 25.8.1987, 2 Ob 36/87.

OGH 2 Ob 2/84 SZ 57/27.

OGH 2 Ob 114/06p Zak 2007/205, 118 = KRES 9/101

OGH 2 Ob 30/10s ÖJZ EvBl-LS 2011/86, 523 = Zak 2011/141, 78 = ZVR 2012/7, 22 = ZVR 2012/4, 15 (*Weber*) = ZVR 2013/218, 388 (*Stabentheiner*) = ZVR 2013/252, 472 (*Gschöpf*) = ZVR 2015/212, 385 (*Stabentheiner*).

OGH 2 Ob 99/13t Zak 2013/663

OGH 2 Ob 111/15k, Zak 2015/723, 418 = ZVR 2016, 80, 168

OGH 2 Ob 186/15i EvBl 2016/97 (*Rohrer*) = Zak 2016/112, 57

OGH 3 Ob 232/12g Zak 2013/226, 121 = ZVR 2015/212, 385 (*Stabentheiner*)

OGH 3 Ob 213/14s ZVR 2015/215

OGH 3 Ob 542/89, JBI 1989, 725

OGH 4 Ob 593/79 ZVR 1980/321

OGH 4 Ob 524/92, JBI 1992, 786

OGH 5 Ob 581/88, ZVR 1989/29 (*Gschöpf*)

OGH 6 Ob 13/13z bbl 2013/111, 119 = Zak 2013/185, 101 = ZVR 2013/201 (362)

OGH 6 Ob 149/97y ZVR 1998/49

OGH 26.4.1973, 6 Ob 89/73.

OGH 6 Ob 270/05g, Zak 2006/173 = ZVR 2006/42 (*Danzl*, tabellarische Übersicht) = ZVR 2006/221 = *Kaltenegger/Schöllnast*, ZVR 2007/22 = RZ 2006, 129 EÜ141.

OGH 6 Ob 628/92 ZVR 1993/134

OGH 6 Ob 638/87, ZVR 1988/158

OGH 7 Ob 677/89 ÖJZ 1990/6 = JBI 1990, 458 = VersR 1991, 207

OGH 8 Ob 78/04k ZVR 2005/37

OGH 8 Ob 95/14z ZVR 2015/60, 130 = Zak 2015/29, 19

OGH 8 Ob 141/15s, JusGuide 2016, 12, 14704

OGH 8 Ob 58/06x Zak 2006, 318 = ZVR 2007, 29 (60) (*Thöny*) = ZVR 2007, 75 (*Danzl*) = ZVR 2008, 98 (*Reindl/Stabentheiner*).

OGH 9 Ob 28/08w Zak 2009/47, 37 = RZ 2009/EÜ 199, 93 = SZ 2008/146 = JUS Z/4626 = ZVR 2009/28, 54 (*Gschöpf*)

OGH 9 Ob 30/14y ZVR 2015/61 (*Huber*)

OGH 10 Ob 17/08k Zak 2008/477 S 277 - Zak 2008, 277 = ZVR 2009/6 S 23 - ZVR 2009, 23 = ZVR 2009/38, 75.

OGH 11 Os 22/97, ZVR 1998, 126

OLG Innsbruck 1 R 160/14k ZVR 2015/216 (398) (*Gschöpf*)

OLG Innsbruck 2 R 57/03d ZVR 2004/8

OLG Innsbruck 1 R 1/02k ZVR 2004/7.

OLG Innsbruck 7.3.1984, 5 R 37/84.

OLG Innsbruck, 6 R 148/84 ZVR 1985/157; LG Innsbruck 3 R 17/00x ZVR 2000/66; *Danzl*, EKHG<sup>9</sup>, 21.

OLG Innsbruck 4 R 91/05x, ZVR 2006/224 (S. *Manhart*).

OLG Graz, 14.12.2012, 2 R 204/12f.

VGH München 14 BV 13.487 NuR 2014, 36

RIS- Justiz RS 0023303, zuletzt OGH 1 Ob 63/11p ÖJZ EvBl 2012/45, 310 (EEvBl-Redaktion /*Karner*) = Zak 2011/670, 357 (*Kletečka*) = ZVR 2012/33, 57 (*Huber*).

RIS- Justiz RS0023509, zuletzt OGH 7Ob68/15y Zak 2015/499, 277 = JBI 2015, 715 = ecolex 2015/359, 850 = SpuRt 2016, 72/3 Heft 2 (*Gleirscher*) = HAVE/REAS 2016, 220 (*Huber*) = ZVR 2016/44, 75 (*Danzl*, tabellarische Übersicht)

RIS-Justiz RS0023793 zuletzt OGH 1 Ob 16/12b Zak 2012,177 = Jus-Extra OGH-Z 5174 = ZVR 2013/7, 23 =SpuRt 2013/1 Heft3 =ZVR 2013/42, 76 (*Danzl*, tabellarische Übersicht) = SZ 2012/30.

RIS- Justiz RS0023429 zuletzt OGH 3 Ob 213/14s Zak 2015,98 = ZVR 2015/215, 396 (*Kathrein*) = HAVE/REAS 2016, 243