

Mit freundlicher Genehmigung der Hinterbliebenen veröffentlichen wir den
Bericht von Herrn Dr. Joseph Pichler, einem der bedeutendsten
Wintersportrechtsexperten Europas,
der am 21. März im Alter von fünfundsiebzig Jahren verstorben ist.

I. EUROPÄISCHES SKIRECHTSFORUM

Dr. Josef Pichler

ZUR SCHIRECHTSLAGE IN ÖSTERREICH

von Dr. Josef Pichler, Graz

I. Einleitung

Der zentrale Punkt, um den das gesamte Schirecht (Schneesportrecht) kreist, sind die Unfälle, die bei der Ausübung des Schisports geschehen. Das Ziel des Schirechts ist ein zweifaches: erstens Unfälle zu vermeiden, und zweitens die Grundsätze der rechtlichen Verantwortlichkeit für Unfälle möglichst klar zu stellen. In diesem Sinn betrifft das Schirecht eine breite Palette von Sachverhalten einerseits aus dem Bereich des Verhaltens der Schifahrer, andererseits aus dem Bereich des Vorgehens der Betreiber von Aufstiegshilfen und Schipisten, welche hier nur ansatzweise und fragmentarisch dargestellt werden können. Das Schirecht tangiert eine ganze Reihe von Rechtskategorien, wobei der sportgerechten Anwendung des Fahrlässigkeitsbegriffes in der Praxis die tragende Rolle zukommt. Ich werde die österreichische Schirechtslage nur in den wesentlichen Punkten skizzieren und zwei in der Praxis wichtige, die Verhaltensordnung betreffende Probleme etwas näher beleuchten.

II. Normative Regelungen des Schirechts in Österreich

1. Österreich ist ein Bundesstaat, der aus 9 Bundesländern besteht. Die Angelegenheiten des Sportwesens fallen nach der Bundesverfassung in die Zuständigkeit der Länder, sodass nach dem föderalistischen Prinzip die einzelnen Länder zur Schaffung von allgemeinen den Schisport betreffenden Normen zuständig wären. Nur in 3 Ländern (Vorarlberg, Oberösterreich, Niederösterreich) wurden allgemeine Sportgesetze erlassen, in denen aber keine konkreten Verhaltensregeln für Schifahrer enthalten sind. Es besteht in Österreich kein allgemeines Schipistengesetz mit Normen über das richtige Verhalten beim Schifahren oder über das sachgerechte Vorgehen der Betreiber von Aufstiegshilfen und Pisten.

2. Immerhin gab es früher in Österreich zahlreiche Ansätze zu örtlich begrenzten Pistenordnungen. Die erste amtliche Pistenordnung wurde am 14. Juni 1937 von der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck für vier damals schon stark benützte Abfahrtsstrecken in der Umgebung von Innsbruck erlassen. In dieser wurde unter anderem verfügt, dass der gute Schifahrer stets auf schwächere Fahrer (insbesondere Frauen und Kinder) Rücksicht zu nehmen hat. Im Jahrzehnt zwischen 1970 und 1980 wurden zahlreiche Schisportgemeinden initiativ und erließen Pistenordnungen allerdings mit nur wenigen konkreten Regeln. Diese ortspolizeilichen Verordnungen spielten in der Schisportpraxis und in Gerichtsverfahren über Schiunfälle keine nennenswerte Rolle und wurden inzwischen wegen verfassungsrechtlicher Bedenken hinsichtlich der Zuständigkeit zur Erlassung solcher Verordnungen wieder aufgehoben.

3. Die bedeutende Schisportgemeinde St. Anton am Arlberg erließ am 14. November 2004 eine neue Pistenordnung, die auch angewendet und deren Übertretung mit einer Geldstrafe bis zu € 1.820,- bedroht ist. Diese Verordnung enthält eine Reihe von Geboten und Verboten. So wurde grundsätzlich verfügt, dass die allgemein anerkannten Pistenregeln einzuhalten sind, wobei diese aber nicht konkret angeführt wurden. Konkret wurde angeordnet,

dass Schigelände ohne angeschnallte Schi nicht betreten und mit Rodeln nicht befahren werden darf. Weiters wurde verfügt, dass Tiere (Hunde) von Schigeländen fernzuhalten sind. Verboten wurde auch die Entfernung, Beschädigung und Veränderung von Sperrzeichen, Markierungen und dergleichen an Pisten sowie das Befahren von Pisten während der Seilwindenpräparierung. Schließlich wurde eine allgemeine Hilfeleistungspflicht statuiert. Eine konkrete Ordnung des richtigen Verhaltens während der Abfahrt enthält auch diese ortspolizeiliche Verordnung nicht.

4. Umfassend gesetzlich geregelt ist das Schischulwesen und Schiführerwesen in allen Bundesländern außer im Burgenland, dessen Gebiet am Rand der panonischen Tiefebene liegt und daher keine Schiberge hat. In diesen Gesetzen werden die persönlichen und sachlichen Voraussetzungen für die Führung einer Schi- bzw. Schiführerschule sowie die Rechte und Pflichten der Schischulleiter und Schilehrer unter Berücksichtigung der EU-Richtlinien genau umschrieben. Auch spezielle Ausbildungs-, Fortbildungs- und Prüfungsvorschriften wurden erlassen. Das Schischulrecht ist aufgrund der föderalistischen Gesetzeslage nicht leicht zu überblicken. Wer als Ausländer in Österreich eine Schischule betreiben will, tut gut daran, die Schischulvorschriften jenes Landes zu studieren, in dem er arbeiten will.

III. Seilbahnen und Schlepplifte

Seilbahnen und Schlepplifte gelten haftungsrechtlich als Eisenbahnen und unterliegen neben der Verschuldenshaftung der betraglich begrenzten Gefährdungshaftung nach den Bestimmungen des Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetzes (EKHG). Danach trifft den Betriebsunternehmer einer Aufstiegshilfe die gleich strenge Haftung wie den Unternehmer einer Eisenbahn oder den Halter eines Kraftfahrzeuges. Der Unternehmer haftet für Unfälle beim Betrieb auch dann, wenn ihn und seine Betriebsgehilfen kein Verschulden trifft.

Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wurde, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit noch auf einem Versagen der Vorrichtungen der Seilbahn beruhte. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Geschädigten, eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Betriebsunternehmer als auch seine Gehilfen jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet haben. Wie die Erfahrung zeigt, gelingt dem Betriebsunternehmer in der Praxis nur selten der ihm obliegende Beweis, dass ein unabwendbares Ereignis unfallkausal gewesen sei.

Im Jahr 1978 wurden auch die Schlepplifte in das EKHG einbezogen, obwohl das Unfallrisiko bei dieser Beförderungsart weitgehend durch das Verhalten der Liftbenützer bestimmt wird und vom Liftunternehmer kaum beeinflusst werden kann. Damit ist die Haftung für Schleppliftunfälle in Österreich offenbar strenger als in den übrigen Alpenländern. Eine Ausnahme von dieser strengen Haftung besteht nur für Unfälle, die auf den Zustand der Schleppliftspur zurückzuführen sind. Für solche gilt nur die verschuldensabhängige Vertragshaftung des Liftunternehmers, wobei dieser jedoch den Verschuldensfreibeweis zu erbringen hat.

IV. Pistensicherung

1. Gesetzliche Bestimmungen über die Anlage, Gestaltung und Sicherung von Schiabfahrtsstrecken gibt es nicht. Die Pistenbetreiber sind jedoch schon aus wirtschaftlichen und Wettbewerbsgründen bemüht, möglichst attraktive und sichere Schiabfahrten anzubieten. So gibt es in Österreich die Einrichtung des sogenannten „Pistengütesiegels“. Das ist eine Urkunde, welche von der Landesregierung auf Antrag für bestimmte Schigebiete verliehen wird, die über eine festgelegte Mindestausstattung an Seilbahn- und Liftanlagen sowie Schiabfahrten verfügen und einen gewissen Standard bezüglich Sicherheit, Orientierung, Rettungsdienst, etc. aufweisen. Das Vorhandensein dieser Standards wird durch eine von der Landesregierung eingesetzte Kommission überprüft.

2. Die Rechtspflicht zur Sicherung von Schipisten wird als Nebenpflicht zum Beförderungsvertrag aufgefasst. Danach trifft den Geschädigten die Beweislast für das Vorhandensein einer atypischen Gefahrenquelle im Pistenbereich und für den Kausalzusammenhang zwischen Gefahrenquelle und Unfall. Dem beklagten Pistenbetreiber obliegt der Verschuldensfreibeweis.

Der bestehende Rechtszustand in diesem Bereich des Schirechts wurde durch die Rechtsprechung geschaffen, welche maßgeblich beeinflusst wurde durch die einschlägige Fachliteratur und insbesondere von einem Expertenteam (bestehend aus Juristen, Seilbahnfachleuten und Schisportexperten), welches seit 1981 als „Seilbahnrechtssymposium“ jährlich zusammentritt und jeweils aktuelle Sicherungsprobleme im Zusammenhang mit dem Pisten- und Seilbahnbetrieb diskutiert. Die Ergebnisse werden als Thesen formuliert und mit einem Kommentar versehen in der Zeitschrift für Verkehrsrecht (ZVR) veröffentlicht. Das primäre Ziel dieser Symposien besteht nicht darin, Rechtsfragen zu klären, sondern unter Berücksichtigung der allgemeinen Gesetzeslage praxisnahe, sachgerechte Problemlösungen zu finden, welche dann für Pistenbetreiber als Richtlinie und für die Rechtsprechung als qualifizierte Expertenmeinung zur Verfügung stehen. Die Erfahrung zeigt, dass einerseits die Pistenbetreiber bemüht sind, den Thesen entsprechend vorzugehen, und dass andererseits auch die Rechtsprechung sich an diesen Beratungsergebnissen orientiert.

3. In diesem Sinne wurden zur Pistensicherung neben vielen anderen folgende allgemeine Thesen formuliert (vgl. die zusammenfassende Darstellung von Dittrich-Reindl-Stabentheiner in ZVR 1996, 194), welche auch von der Rechtsprechung übernommen wurden:

a) Der Pistenhalter hat grundsätzlich den von ihm organisierten Schiraum, das sind die ausdrücklich oder schlüssig gewidmeten Schipisten und die ausdrücklich gewidmeten Schirouten, dieser Qualifikation entsprechend, zu sichern, nicht aber das freie Schigelände außerhalb dieses Raumes, insbesondere auch nicht die so genannten wilden Abfahrten.

b) Bei Prüfung der Frage, ob eine zu sichernde Gefahrenquelle vorliegt, ist zunächst davon auszugehen, dass der Schifahrer im Rahmen seiner Eigenverantwortlichkeit selbst für seine Sicherheit zu sorgen hat, daher seine Fahrweise auf erkennbare Gefahren einstellen muss.

c) Ungeachtet dieser Eigenverantwortlichkeit trifft den Pistenhalter eine Pflicht zur Sicherung vor atypischen Gefahren. Atypisch ist eine Gefahr, die unter Bedachtnahme auf das Erscheinungsbild und den angekündeten Schwierigkeitsgrad der Piste auch für einen verantwortungsbewussten Schifahrer unerwartet oder schwer abwendbar ist.

d) Für die Notwendigkeit, die Art und den Umfang der Pistensicherung ist das Gesamtverhältnis zwischen der Größe und Wahrscheinlichkeit der atypischen Gefahr sowie ihre Abwendbarkeit einerseits durch das Gesamtverhalten eines verantwortungsbewussten Benützers der Piste und andererseits durch den Pistenhalter mit nach der Verkehrsanschauung adäquaten Mitteln maßgebend.

Die Verantwortlichkeit der Pistenhalter einerseits und die Eigenverantwortlichkeit der Pistenbenützer andererseits bilden also ein bewegliches System, in dem die Kriterien der beiden Verantwortlichkeitssphären in einer Wechselbeziehung und in einem Spannungsverhältnis stehen. Nach meinem Eindruck wird in der Rechtsprechung nicht ganz selten die Sicherungspflicht der Pistenhalter überspannt und gleichzeitig die Eigenverantwortlichkeit der Pistenbenützer bagatellisiert, was ein Anspruchsdenken im Sinne einer Vollkaskotalität fördert.

V. Motorfahrzeuge auf Pisten

1. Das Verhalten der Lenker von Motorfahrzeugen (Pistenpräpariergeräte, Motorschlitten) ist gesetzlich nicht geregelt. Von dem im Zusammenhang mit der Pistensicherung genannten Expertengremium wurden auch Thesen hierzu formuliert und veröffentlicht (vgl. zu Pistengeräten ZVR 1987, 321 und zu Motorschlitten ZVR 1997, 399). Nach diesen und der Rechtsprechung sollen Pistengeräte möglichst außerhalb der Betriebszeiten eingesetzt werden. Wenn sie aber während des Pistenbetriebes eingesetzt werden müssen, ist dies an gut sichtbaren Stellen anzuzeigen. Das Warnlicht ist beim Befahren immer einzuschalten, bei schlechter Sicht auch das Scheinwerferlicht. Vor sichtbehindernden Geländekuppen ist ein akustisches Warnsignal zu geben. Vor dem Befahren unübersichtlicher Schiwege sind diese durch eine Sperre bzw. einen Warnposten abzusichern.

2. Die Verwendung von Motorschlitten ist von der Verwaltungsbehörde zu genehmigen, und diesbezüglich bestehen in den Bundesländern Motorschlittengesetze, welche aber nicht konkrete Verhaltensregeln für das Befahren von Pisten enthalten. Diese Grundsätze wurden durch die Rechtsprechung und das genannte Expertengremium zusammengefasst. Danach dürfen Motorschlitten nur im Rahmen des ausdrücklich genehmigten Verwendungszweckes benützt werden. Sie haben tunlichst außerhalb von Pisten zu fahren oder auf Pisten möglichst außerhalb der Betriebszeiten. Es ist möglichst am Rand der Piste bzw. im übersichtlichen Pistenbereich zu fahren. Die Fahrgeschwindigkeit ist den objektiven Gegebenheiten anzupassen. An engen und unübersichtlichen Stellen ist möglichst langsam zu fahren, überdies sind dort akustische Warnsignale zu geben.

3. In rechtlicher Hinsicht sind Pistenpräpariergeräte keine Kraftfahrzeuge im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes, weshalb das EKHG auf diese nicht unmittelbar anwendbar ist. Der herrschenden Auffassung nach ist aber in Österreich eine analoge Anwendung dieses Sonderhaftpflichtgesetzes grundsätzlich zulässig. Nach der überwiegenden Auffassung in der Literatur sollen Pistenpräpariergeräte im Einsatz in analoger Anwendung des EKHG dem Regime der Gefährdungshaftung unterliegen. Der OGH hat diese Frage bisher noch nicht dezidiert beantwortet, weil er in den zu beurteilenden Fällen durch sehr strenge Auslegung des Sorgfaltsmaßstabes regelmäßig zu einer Bejahung der Verschuldenshaftung gelangt ist

(eingehende Darstellung dieser speziellen Rechtsproblematik: OGH vom 15.09.2004 ZVR 2005/30).

VI. Pistenregeln

Das in Österreich wirksame Schirecht wurde nicht von zuständigen amtlichen Normgebern geschaffen, sondern von einzelnen Autoren und Institutionen, die versucht haben, eine sachgerechte Ordnung des Schisports zu entwerfen und die wichtigsten Sorgfaltsgrundsätze bei der Ausübung dieses Sports zusammenzufassen. Was die Verhaltensordnung betrifft, so spielten eine maßgebliche Rolle die 1967 geschaffenen FIS-Regeln und der 1969 vom Österreichischen Kuratorium für alpine Sicherheit ausgearbeitete Pistenordnungsentwurf (POE).

Da die von einzelnen Autoren und Institutionen ausgearbeiteten Verhaltensregeln in manchen Punkten nicht übereinstimmten und auch der FIS-Regelkatalog Mängel aufwies und weil die von einzelnen Gemeinden erlassenen amtlichen Pistenordnungen einen wenig konkreten Inhalt und nur örtliche Bedeutung hatten, die jährliche Zahl der Schiunfälle aber ständig stieg, bestanden zwischen 1965 und 1975 in Österreich Bestrebungen, ein allgemeines Pistengesetz zu schaffen. Vor diesem Hintergrund wurde von einem Rechtsausschuss des Österreichischen Kuratoriums für alpine Sicherheit ein Modellentwurf für ein allfälliges Pistengesetz ausgearbeitet und mit einem Kommentar – auch zu den FIS-Regeln – veröffentlicht (vgl. Pichler, Pisten-Paragrafen-Skiunfälle, 1970, 41 und Pichler-Holzer, Handbuch des österreichischen Skirechts, 1987, 151).

Gemeinsam ist den beiden Regelkatalogen, dass sie keine Rechtsnormen darstellen, sondern nur eine Zusammenfassung der aus dem naturrechtlichen Satz *neminem laedere* abgeleiteten Sorgfalts- und Verkehrspflichten bei der Ausübung des alpinen Schisports. Diese werden von den Gerichten ihren Entscheidungen über Kollisionsunfälle regelmäßig zugrunde gelegt. Weil der POE mehrere Verhaltenspflichten enthält, die im FIS-Katalog nicht aufscheinen und der POE teilweise konkreter gefasst ist als der FIS-Katalog, wird in der österreichischen Rechtssprechung auch auf den POE zurückgegriffen.

Der Regelungsumfang im POE ist größer als im FIS-Katalog, jedoch finden die im POE konkret formulierten Verhaltenspflichten, die im FIS-Katalog nicht aufscheinen, durchwegs Deckung in der allgemeinen FIS-Regel 1. Sieht man vom unterschiedlichen Regelungsumfang und Konkretisierungsausmaß ab, so bestehen seit der 1990 erfolgten Änderung der FIS-Regeln im Regelungsinhalt keine echten Widersprüche zwischen den beiden Katalogen.

Da die FIS-Regeln und der POE für die Praxis brauchbare Ordnungsinstrumentarien darstellen und die Gerichte mehr oder minder gut damit umgehen, sind (soweit ich es überblicke) derzeit in Österreich keine Bestrebungen im Gange, ein allgemeines Pistengesetz zu schaffen.

VII. Zwei konkrete Probleme aus der Verhaltensordnung

1. Zum Nachrang des hinteren gegenüber dem vorderen Pistenbenützer

Nach der FIS-Regel 3 (§ 8 POE) muss der von hinten kommende Schifahrer und Snowboarder seine Fahrspur so wählen, dass er vor ihm fahrende Schifahrer und Snowboarder nicht gefährdet. Das ist die wichtigste Verhaltensregel für das alpine Schifahren, welche in Kollisionsprozessen fast immer angesprochen wird und zur Anwendung gelangt. Das Recht des vorderen, langsameren Schifahrers auf freie Fahrt gegenüber dem nachkommenden, schnelleren ist leicht einsichtig und vollkommen sachgerecht. Denn der Voranfahrende kann den Nachkommenden in aller Regel nicht sehen und ihm daher auch nicht ausweichen. Das Wahrnehmungsproblem war das entscheidende Kriterium für die Schaffung dieser bedeutenden Grundregel.

Diese Vorrangregel scheint einfach und klar zu sein. Doch wer ist in dem Bewegungschaos auf einer Piste der hintere, wer der vordere Schifahrer? Im Straßenverkehr ist das Bewegungsverhältnis klar, weil es dort immer um vorgegebene Fahrbahnen und Fahrlinien geht. Beim alpinen Schifahren hingegen gehören ständige Änderungen der Fahrtrichtung und Fahrweise zum Wesen dieses Sports. Direktes hintereinander Fahren kommt höchstens im Schikurs oder auf Schiwegen vor, nicht aber im normalen Pistenbetrieb, wo jeder seine eigene Fahrspur sucht. Daher gibt es beim Schifahren kaum typische Auffahrunfälle wie im Straßenverkehr. Zusammenstöße geschehen grundsätzlich in einem mehr oder minder großen Winkel und oft im Zuge eines Schwunges bei bogenförmiger Fahrt oder im Zuge einer Schrägfahrt. Die Kollisionsgefahr droht in aller Regel von seitlich/hinten oder seitlich/vorne.

Wegen dieser schifahrttypischen Gegebenheiten bereitet die Klärung des Unfallherganges nach einem Zusammenstoß in der Praxis erhebliche Schwierigkeiten. Maßgebend ist, wer aufgrund seiner relativen Annäherungsposition bei Anwendung der gebotenen aktiven Aufmerksamkeit den potenziellen Kollisionspartner so rechtzeitig vor dem Zusammenstoß hätte sehen können, dass er aus kontrollierter Fahrt (FIS-Regel 2, § 5 POE) noch hätte ausweichen können. Wer erst in der letzten Sekunde vor dem Zusammenstoß die Gefahr erkennt bzw. erkennen kann, ist meist nicht mehr in der Lage, kollisionsverhütend zu reagieren. Er muss daher in der Annäherungsphase vor dieser letzten Sekunde die Möglichkeit haben und nutzen, die Kollisionsgefahr zu erkennen und auf diese zu reagieren. Um diese Umstände zu klären, ist es notwendig, die Lage der beiden Annäherungslinien (Annäherungsgrundrichtungen) im Verhältnis zueinander auf den letzten etwa 30 Metern und die Fahrgeschwindigkeiten auf dieser Strecke zumindest annäherungsweise festzustellen. Nicht die Betrachtung einer statischen, punktuellen Unfallposition im Kollisionszeitpunkt, sondern nur die Betrachtung des dynamischen, linearen Bewegungsgeschehens bei der Annäherung lässt eine verlässliche rechtliche Beurteilung des Unfallherganges am Maßstab der FIS-Regel 3 (§ 8 POE) zu. Der im Kollisionszeitpunkt talwärts befindliche Pistenbenützer muss nicht immer der Voranfahrende im Sinne der genannten Regel sein. Im Falle des schneidenden Überholens etwa oder beim talseitigen Überholen in Schrägfahrt kann sich der schnellere und von hinten gekommene Pistenbenützer vor dem langsameren befinden.

Wenngleich während der Abfahrt die Blickrichtung tendenziell talwärts geht und der voranfahrende Pistenbenützer im Verhältnis zum nachkommenden meist der auf der Piste weiter „unten“ fahrende ist, so darf doch das Bewegungsverhältnis im Sinne der FIS-Regel 3

nicht nur in Bezug auf eine angenommene Pistenlängsachse oder Querlinie beurteilt werden. Denn die Wahrnehmungsmöglichkeit hängt vorwiegend von den Fahrpositionen im Verhältnis zueinander während der Annäherung ab.

Deshalb scheint mir auch die Formulierung in der FIS-Regel 3 treffender zu sein als jene im Artikel 10 des aktuellen italienischen Pistengesetzes, der vom Vorrang des „sciatore a valle“ gegenüber dem „sciatore a monte“ spricht.

2. Fehlen der Beobachtungspflicht – Mangel des FIS-Regelkataloges

Der FIS-Dekalog ist gut, aber doch nicht so gut und sakrosankt wie der Dekalog vom Berg Sinai, sodass ich es wage, ihn auch nach Änderung im Jahr 1990 in einem Punkt zu kritisieren. Ich weiß aus meiner jahrzehntelangen Tätigkeit als Schisportsachverständiger in gerichtlichen Verfahren, dass mindestens 8 von 10 Pistenbenützern, die mit einem anderen zusammenstoßen, diesen vor der Kollision überhaupt nicht oder so spät sehen, dass sie nicht mehr ausweichen können. Regelmäßig sind beide davon überzeugt, der andere sei von hinten gekommen, sonst hätte er ihn ja rechtzeitig sehen und ausweichen können. Dieses Phänomen der häufigen Beobachtungs- und Wahrnehmungsfehler ist zu erklären einerseits mit dem begrenzten Blickfeld des abfahrenden Schifahrers von etwa 90 Grad beim Geradeausblick und andererseits mit der Eigenart des weitgehend regellosen Bewegungsgeschehens mit ständigen Änderungen der Fahrweise, der Fahrtrichtung und der Fahrgeschwindigkeit sowie mit der notwendigen Konzentration auf die eigene Fahrt. Die wahre Kollisionsursache ist jedoch meist ein Mangel an aktiver Aufmerksamkeit. Während es auf Straßen eine klare und starre Fahrordnung gibt, herrscht auf Pisten ein legales, dynamisches Bewegungschaos. Die Aufmerksamkeitsanforderungen auf frequentierten Pisten sind höher als auf einer Straße. Aufmerksamkeits- und Wahrnehmungsfehler sind die absolut häufigste Ursache von Kollisionen auf Schipisten. Gewiss können diese auch mit der Fahrgeschwindigkeit zusammenhängen: Je höher die Fahrgeschwindigkeit, desto kleiner das Blickfeld.

Wegen dieser Gegebenheiten auf einer Schipiste ist es wichtig, während der Fahrt die Personen im Nahbereich vor und seitlich vor sich möglichst genau zu beobachten (aktive Aufmerksamkeit), um auf die Fahrbewegungen der Voranfahrenden rechtzeitig reagieren zu können. Diese besondere Beobachtungspflicht ist schon vor Schaffung des FIS-Kataloges von einigen Autoren (Nirk, NJW 1964, 1835 und Pichler, ÖJZ 1966, 167) ausdrücklich angesprochen worden und auch im § 6 POE explizit enthalten, jedoch in den FIS-Katalog bisher nicht aufgenommen, sondern nur in den erläuternden Bemerkungen darauf hingewiesen worden. Den Vorrang eines Voranfahrenden kann nur beachten, wer diesen rechtzeitig sieht. Die aktive Aufmerksamkeit ist also für die Einhaltung der Regeln eine *conditio sine qua non*.

In einem internationalen Regelkatalog müsste diese für die Unfallprävention bedeutende Sorgfaltspflicht ausdrücklich angeführt und der Fokus darauf gerichtet werden. Durch den 1990 in die Regel 2 aufgenommenen Satz „Jeder Schifahrer und Snowboarder muss auf Sicht fahren“ wird diese besondere Aufmerksamkeitspflicht weder direkt noch indirekt ausgedrückt. (Die englische Fassung lautet „A skier or snowboarder must move in control“, was wohl nicht dasselbe bedeutet.) Der Grundsatz vom Fahren auf Sicht kommt nur dort zum Tragen, wo im relevanten Annäherungsbereich die Sicht objektiv eingeschränkt ist. Dabei geht es um das Verhältnis zwischen Fahrgeschwindigkeit und Sichtweite. Wo das Hindernis im möglichen und zumutbaren Wahrnehmungsfeld des Pistenbenützers ist, kommt die Pflicht zur Beobachtung der Vorgänge vor sich (aktive Aufmerksamkeit) zum

Tragen. Fahren auf Sicht ist ein Problem der Fahrgeschwindigkeit, die rechtzeitige Wahrnehmung eines Pistenmitbenützers im übersichtlichen Pistenraum ist ein Problem der Aufmerksamkeit.

Die FIS-Regel 2 sollte daher ergänzt werden und lauten: „Jeder Schifahrer und Snowboarder muss auf Sicht fahren. Er muss die Personen im möglichen Kollisionsbereich vor sich aufmerksam beobachten, seine Fahrgeschwindigkeit und Fahrweise seinem Können und den Gelände-, Schnee- und Witterungsverhältnissen sowie der Verkehrsdichte anpassen.“ Hier geht es nicht nur um eine banale Selbstverständlichkeit, die nicht besonders hervorgehoben werden müsste, es geht um eine klare Formulierung der primären Sorgfaltspflicht, die auch bewusstseinsbildend und unfallpräventiv zu wirken vermag. Der große französische Denker Teilhard de Chardin hat irgendwo auf seinem evolutionären Gedankenflug zum Punkt Omega gesagt: „Je mehr man schaut, umso mehr sieht man.“ Diese banale Wahrheit gilt nicht nur für subtile visionäre Betrachtungen, sie gilt auch für triviale Vorgänge des täglichen Lebens, so auch für das Schifahren.

VIII. Vorschlag

Das Kongressmotto „Dai diritti della neve al diritto della neve“ ist prägnant und treffend formuliert und weist den richtigen Weg. Angesichts der Fülle von Sachgebieten und Problemen wird es kaum möglich sein, alle Bereiche des Schirechts (Schneesportrechts) bei diesem Kongress zu diskutieren und ein umfassendes Ergebnis zu finden. Beim Vorgehen zur Vereinheitlichung des Schirechts wird es notwendig sein, Prioritäten zu setzen. Primäre Bedeutung für die Vermeidung von Unfällen kommt wohl dem richtigen Verhalten der Schifahrer selbst zu. Deshalb erscheint es zweckmäßig, mit der Diskussion über eine einheitliche Verhaltensordnung zu beginnen. Dies umso mehr als im neuen italienischen Pistengesetz Verhaltensnormen gesetzt wurden, die in mehreren wichtigen Punkten von den in den Alpenländern seit Jahrzehnten angewendeten FIS-Regeln abweichen. Besonders gravierend ist die Abweichung bei den Vorrangbestimmungen. Nach Artikel 10 wurde der Vorrang des talseitigen Schifahrers uneingeschränkt festgesetzt und keine Sonderregel für die in die Piste einfahrenden und auf der Piste anfahrenen Schifahrer (FIS-Regel 5, § 4 POE) geschaffen. Und für Pistenkreuzungen wurde im Artikel 12 ein Rechtsvorrang normiert, der in den Alpenländern bisher nicht praktiziert und von der Rechtsprechung in Österreich auch ausdrücklich abgelehnt wurde (siehe OGH 27.06.1985 ZVR 1986/135). Angesichts des Vorstoßes des nationalen italienischen Gesetzgebers und der starken internationalen Verflechtung des Schisports ist meines Erachtens die Vereinheitlichung der Verhaltensordnung vordringlich, weil diese die Schneesportler unmittelbar anspricht und für die Vermeidung wie für die rechtliche Beurteilung von Unfällen von eminenter Bedeutung ist. Als Diskussionsgrundlage sollten die FIS-Regeln dienen.