

## **II. FORUM GIURIDICO EUROPEO DELLA NEVE**

### **Eigenverantwortlichkeit und Verkehrssicherungspflicht**

- Rechtslage in Deutschland -

#### **I. Vorbemerkung**

In der Rankingliste der Skihaftungsprozesse nehmen die Klagen von Skifahrern gegen Pistenbetreiber wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht einen Spitzenplatz ein. Dies ist mein Resümee nach etwa 25 Jahren intensiver Befassung mit Zivil- und Strafverfahren deutscher und ausländischer Gerichte <1>. Im Verlauf dieser Zeit bin ich aber auch immer mehr zu der Überzeugung gelangt, dass viele der Klagen von Anfang an ganz oder überwiegend erfolglos waren, weil die Kläger zu Unrecht Ursache und Schuld bei der Gegenseite sahen. In Wirklichkeit waren sie blind gegenüber ihrem eigenen Versagen. Zu diesem sicher internationalen Phänomen passt ein altes Sprichwort in Deutschland: Wenn einer über seine Füße stolpert und hinfällt, steht er nicht auf und geht weiter; er bleibt liegen und schaut, ob er einen Schuldigen findet.

Die Entwicklung eines europaweit einheitlichen Haftungsrechts für den alpinen Schneesport bietet die große Chance, Ausmaß und Grenzen der Eigenverantwortlichkeit der Skisportler <2> einerseits und der Verkehrssicherungspflicht der Pistenbetreiber andererseits klar herauszuarbeiten und für alle betroffenen Nationen verbindlich zu definieren. Durch einheitliche europäische Rechtsstandards kann die Sicherheit im Skisport nachhaltig verbessert und mancher unnötige Rechtsstreit verhindert oder schneller einer Lösung zugeführt werden.

#### **II. Ein Beispielfall beschreibt das Spannungsfeld**

Der Skifahrer fuhr in Rennhocke mit hoher Geschwindigkeit auf eine Geländekante zu und sprang ohne abzubremesen über sie hinweg, obwohl er nicht sehen konnte was sich unterhalb befindet. Dort fuhr eine Pistenraupe bergwärts, mit der er noch im Flug frontal kollidierte und

sehr schwer verletzt wurde. Seine Klage gegen den Pistenbetreiber auf vollen Schadensersatz war nur zu einem geringen Bruchteil erfolgreich. Den Rest hat das Gericht wegen überwiegenden Eigenverschuldens abgewiesen <3>. Rechtsmethodisch ist Eigenverschulden ein Verstoß gegen die Schadensminderungspflicht <4>.

### III. Eigenverschulden ist fehlende Eigenverantwortlichkeit

Die Eigenverantwortlichkeit des Skisportlers, der sich im räumlichen Bereich der Verkehrssicherungspflicht („organisierter Skiraum“ <5>) bewegt ist in der deutschen Rechtsanwendung definiert durch eine Reihe von konkretisierten Sorgfaltsmaßstäben. Dies sind in erster Linie einige der 10 FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder, ferner aber auch die DSV-Tipps für Sesselliftfahrer, für Schlepliftfahrer und zum Verhalten gegenüber Pistenraupen.

#### 1. Die 10 FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer und Snowboarder

Die FIS-Verhaltensregeln <6> wurden primär zum Schutz der anderen Skisportler konzipiert. Bei ihrer Schaffung stand der gerade auch beim Skisport geltende Grundsatz „neminem laedere“ im Vordergrund. Sie verbalisieren die natürlichen Verhaltensmuster eines Skisportlers, der auf die Sicherheit der anderen Rücksicht nehmen will. Dadurch bilden sie den sprachlich konkretisierten Sorgfaltsmaßstab für Skisportler untereinander. Seit ihrem Inkrafttreten 1967 werden sie in Skihaftungsfällen von deutschen Zivil- und Strafgerichten der Beurteilung von Ursache und Schuld zugrundegelegt. Obwohl nicht von einem gesetzlichen Normgeber, sondern im Wege der Verbandsautonomie eingeführt, haben sie sich in unserer Rechtspraxis genauso bewährt wie gesetzlich normierte Sorgfaltsvorschriften (etwa die Vorschriften für den Straßenverkehr). Vor allem die FIS-Regeln 2 und 8 dienen aber reflexartig auch dem Eigenschutz und beschreiben deshalb das **richtige eigenverantwortliche Verhalten**.

Im Spannungsfeld zwischen Eigenverantwortlichkeit und Verkehrssicherungspflicht stellen sich regelmäßig die Abgrenzungsfragen nach dem Geltungsbereich der FIS-Regeln <7>.

## 1.1 Der persönliche Geltungsbereich der FIS-Regeln

Hierfür gibt es kein anderes Zuordnungsmerkmal als die **Teilnahme** am alpinen Skisport. Hier wird von jedem die Einhaltung der FIS-Regeln verlangt, egal ob er alt oder jung ist, geübt oder ungeübt, allein oder in der Gruppe (etwa in einem Skikurs). Insbesondere wird ein Vorrecht für besonders gute oder besonders schlechte Skisportler nicht anerkannt.

Zwar hat jeder Skifahrer oder Snowboarder das Recht zur **freien Pistenwahl**. Wenn er jedoch infolge Selbstüberschätzung z.B. als Ungeübter unter Verstoß gegen FIS-Regel 8 eine schwarze Piste befährt, deshalb FIS-Regel 2 nicht mehr einhalten kann und in unkontrollierter Fahrt mit einer weithin sichtbaren Liftstütze kollidiert, kann er den Pistenbetreiber für seinen Schaden nicht haftbar machen.

### Eltern und andere Aufsichtspflichtige

Die Fürsorgepflicht von Eltern und Erziehungsberechtigten beinhaltet auch, ein Kind an die Fähigkeit zur Einhaltung der FIS-Regeln heranzuführen oder aber in die Obhut anderer (z.B. Skilehrer) zu übergeben. Als Grundsatz gilt, dass die Erwachsenen die Verantwortung für die Kinder tragen. Zumindest so lange diese aufgrund von Alter und fehlender Verstandesreife zum eigenverantwortlichen Handeln noch nicht in der Lage sind <8>. Im Verhältnis zum Pistenbetreiber spielen solche Differenzierungen jedoch keine Rolle. Auch beim Schaden eines Kindes haftet er nur, wenn **er schuldhaft** gegen seine Sorgfaltspflichten verstoßen hat. Dies muss objektiv festgestellt werden. Die körperlichen oder geistigen Voraussetzungen des Kindes dürfen hierbei keine Rolle spielen. Das skifahrerische Verhalten des Kindes wird genauso wie bei einem Erwachsenen an der Einhaltung der FIS-Regeln gemessen.

## 1.2 Der sachliche Geltungsbereich der FIS-Regeln

Durch die Neufassung der 10 FIS-Regeln im Jahr 2002 sind nun zwar neben den Skifahrern auch die Snowboarder offiziell eingebunden, doch ist der sachliche Geltungsbereich damit nicht abschließend beschrieben. Die abstrakte Definition lautet:

die FIS-Regeln gelten für alle Wintersportgeräte, die durch ihre Gleiteigenschaft und unter Ausnutzung von Hangneigung und Schwerkraft eine dem Skifahren vergleichbare Abfahrt ermöglichen.

## Welche Schneegleitgeräte?

Damit stellt sich die Frage, mit welchen Geräten man nach deutscher Rechtsauffassung eine Skipiste benutzen darf. Die Antwort steht auf zwei Säulen.

Die erste Säule beschreibt die Grundvoraussetzung für eine Teilnahme am Pistenbetrieb, nämlich dass alle Pistenbenutzer objektiv in der Lage sein müssen, die **FIS-Regeln einzuhalten**. Nur so können sowohl Kollisionsunfälle wie auch selbst verschuldete Unfälle ohne Fremdbeteiligung verhindert werden.

Daraus resultiert zwangsläufig die zweite Säule. Die Einhaltung der FIS-Regeln gelingt nur, wenn ein entsprechendes Fahrverhalten skifahrtechnisch überhaupt möglich ist. Die sog. Fahrregeln (FIS-Regeln 2 – 5) setzen voraus, dass das Gleitgerät zuverlässig gesteuert und gebremst werden kann. Dies ist nur bei entsprechender mechanischer Beschaffenheit (Kante) gewährleistet, also bei Skiern, Snowboards, Snowbikes und vergleichbaren kantengesteuerten Schneesportgeräten. Andere wie z.B. Snowtubes oder Rodelschlitten scheidem demzufolge als skipistenuntauglich aus. Wer sich dennoch damit auf die Piste begibt hat allein dadurch bereits einen Kardinalverstoß gegen die Eigenverantwortlichkeit begangen.

### 1.3 Der räumliche Geltungsbereich der FIS-Regeln

Oberstes Sicherheitsprinzip ist, dass die der Kollisionsvermeidung dienenden Kernelemente der FIS-Regeln in jedem Gelände gelten, wo Skisportler unterwegs sind bzw. mit dem Auftauchen eines anderen rechnen müssen. Ihr räumlicher Geltungsbereich ist, anders als die Reichweite der Verkehrssicherungspflicht, nicht beschränkt auf den organisierten Skiraum. Man braucht sich nur vor Augen zu halten, dass in den Tiefschnee-Eldorados oder auch beim Freeriding oft ähnlich viel Skifahrer und Snowboarder unterwegs sind, wie auf der Piste. Wer in derartiges Gelände einfährt muss wissen, dass er sich nun nicht etwa im rechtsfreien Raum bewegt.

## 2. Die DSV-Tipps

Der Deutsche Skiverband hat nicht nur für seine Mitglieder, sondern für alle Skisportler auf deutschen Pisten die DSV-Tipps veröffentlicht <9>. Es sind dies die DSV-Tipps

- ? für Sesselliftfahrer
- ? für Schleppliftfahrer
- ? zum Verhalten gegenüber Pistenraupen.

Anders als die FIS-Regeln zielen sie **primär auf den Eigenschutz** der Skisportler ab. Sie treten ergänzend neben die FIS-Regeln, indem sie für ständig wiederkehrende Standardsituationen Verhaltensmuster beschreiben. Hierbei handelt es sich um Sicherheitsempfehlungen, die von den Fachleuten des DSV aus skisportlicher, skifahrpsychologischer und skirechtlicher Sicht definiert und formuliert worden sind. Damit erweisen sich auch die DSV-Tipps als situationsbezogene konkretisierte Sorgfaltsmaßstäbe für richtiges eigenverantwortliches Verhalten. Ihre überwiegend auf Deutschland beschränkte Verwendung gibt ihnen natürlich nicht den hohen internationalen Stellenwert der FIS-Regeln. Dennoch dienen sie in der deutschen Gerichtspraxis bei Haftungsprozessen gegen Pistenbetreiber seit langem neben den FIS-Regeln als Richtlinien zur Abgrenzung von Eigenverantwortlichkeit und Verkehrssicherungspflicht.

## **IV. Die Verkehrssicherungspflicht - Umfang und Grenzen**

### **1. Die rechtliche Bedeutung**

Die Verkehrssicherungspflicht des Unternehmers (meistens des Pisten- bzw. Bergbahnbetreibers) resultiert aus der Tatsache, dass er nicht nur die entgeltliche Bergbeförderung, sondern auch Strukturen zur Ausübung des Schneesports anbietet <10>. Mit dem Abschluss des Vertrags auf Beförderung zur Bergstation erwirbt der Skisportler (nebenvertraglich) den zivilrechtlichen Anspruch, sicher und ohne Gefahr für Leib oder Leben über die angebotenen Pisten wieder zur Talstation abfahren zu können. Wichtiger noch als diese Vertragspflicht ist für die Beteiligten aber die Tatsache, dass der Verkehrssicherungspflichtige bei einem verschuldeten Pflichtenverstoß deliktisch haftet <11> und natürlich auch strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden kann <12>.

### **2. Wann und wo beginnt die Verkehrssicherungspflicht?**

Vereinfacht ausgedrückt: wenn die Eigenverantwortlichkeit endet, beginnt die Verkehrssicherungspflicht. Damit soll gesagt sein, dass der Skifahrer jede Situation, die für die Teilnahme am Pistenbetrieb **typisch** ist, mit den zuvor beschriebenen Verhaltensmustern selbstverantwortlich beherrschen muss. Immerhin betreibt er diesen schönen Natursport, um Freude an der Bewältigung der damit verbundenen Herausforderungen zu erleben.

Der Pistenbetreiber darf von ihm erwarten, dass er

- ? die Beförderungseinrichtungen situationsangepasst benutzt
- ? die Pisten so annimmt und befährt, wie sie sich ihm erkennbar präsentieren
- ? sein Fahrverhalten so einrichtet, dass er erkennbare bzw. vorhersehbare Gefahren rechtzeitig wahrnimmt und entsprechend reagiert.

Dies alles setzt jedoch voraus, dass es sich um Anforderungen handelt, die der jeweiligen Skisport- oder Pistensituation – objektiv betrachtet – typischerweise immanent (**pistenkonform**) sind. Das schließt natürlich nicht aus, dass eine eigentlich typische Situation vom einzelnen Skisportler – subjektiv – als gefährlich empfunden werden kann. Doch auch hier ist allein er gefordert. Sei es dadurch, dass er vermeiden muss, in diese für ihn gefährliche Lage zu geraten (z.B. durch Beachtung der Farbmarkierung für den Schwierigkeitsgrad der Piste – FIS-Regel 8) oder aber durch entsprechend angepasste defensive Fahrweise (FIS-Regel 2). Außerdem sollte nicht vergessen werden, dass viele Skisportler bewusst an die Grenzen ihrer Fähigkeiten oder darüber hinaus gehen wollen. Die einen um sich zu verbessern, die anderen um den sogenannten ultimativen Kick zu verspüren. Solange andere dadurch nicht gefährdet oder geschädigt werden, soll ihnen das unbenommen bleiben. Allerdings müssen sie mit dem selbst gewählten Risiko allein zurecht kommen oder aber die Konsequenzen tragen.

### 3. Verkehrssicherungspflicht nur bei atypischen Gefahren

Das berechtigte Schutzinteresse des Skisportlers – und damit die Verkehrssicherungspflicht des Pistenbetreibers – beginnt also erst dann, wenn Gefahrenquellen nicht mehr pistenkonform sondern **atypisch** sind. Hierbei handelt es sich um Gefahren, die ein Skifahrer trotz verantwortungsbewussten Verhaltens nicht vermeiden kann, weil sie weder erkennbar, noch voraussehbar sind und sich deshalb für ihn als **Falle** erweisen <13>. Der Skisportler darf nicht nur erwarten, dass der vor derartigen Gefahren durch geeignete Maßnahmen geschützt wird, er darf darauf vertrauen (gebräuchlicher Begriff: **Pistenvertrauen**).

Der Verantwortliche hat in diesem Zusammenhang 2 Pflichtenkreise:

Zunächst obliegt es ihm, eine atypische Gefahr **rechtzeitig zu erkennen**. Hierfür muss er die notwendigen Voraussetzungen in organisatorischer und personeller Hinsicht schaffen. Dazu gehört die

Auswahl und Einstellung von geeignetem Personal, dessen Anleitung und Überwachung.

Eine erkannte Gefahr muss unverzüglich <14> **beseitigt** werden. Das kann durchaus bedeuten, dass die Gefahrenquelle nicht im eigentlichen Sinne entfernt werden muss. Oft genügt es, sie so kenntlich zu machen, dass der Skisportler sie rechtzeitig wahrnehmen und ihr ausweichen kann (FIS-Regel 2). Der Verkehrssicherungspflichtige muss also regelmäßig nur den erforderlichen bzw. wirtschaftlich zumutbaren Aufwand leisten. Entscheidend ist, dass im Ergebnis den berechtigten Sicherheitsinteressen der Skisportler Rechnung getragen wird. Das kann durchaus dadurch geschehen, dass ihre Eigenverantwortlichkeit „aktiviert“ wird.

#### 4. Geltungsbereich der Verkehrssicherungspflicht

Anders als bei den FIS-Regeln stellt sich hier nur die Frage nach dem **räumlichen** Geltungsbereich. Und wiederum anders als beim nahezu grenzenlosen räumlichen Geltungsbereich der FIS-Regeln ist die Verkehrssicherungspflicht auf den bereits erwähnten **organisierten Skiraum** <s.5> beschränkt. Hierdurch wird noch deutlicher, dass zwar alle erforderlichen Sicherungsmaßnahmen getroffen werden müssen, aber neben der o.g. inhaltlichen Gestaltungsfreiheit auch infolge der räumlichen Begrenzung nur das verlangt wird, was vom wirtschaftlichen Aufwand her zumutbar ist.

Obgleich sich die Mehrzahl der Schadensfälle innerhalb der Pistengrenzen ereignen, erstreckt sich die Sicherungspflicht – und damit die Vertrauenserwartung des Skisportlers – auf einen angrenzenden **Randbereich von ca. 2 Metern**. Mit dieser Zusatzzone muss er dann allerdings unter allen Umständen auskommen. Gelingt ihm das nicht, stellt sich im Schadensfall nicht zuerst die Frage nach einem Versäumnis des Pistenbetreibers, sondern nach einem Verstoß des Skifahrers oder Snowboarders gegen die Eigenverantwortlichkeit. Bei der Ursachenerforschung darf der Blick allerdings nicht allein auf die Unfallstelle bzw. den hiermit korrespondierenden Pistenrand gerichtet werden. Vielmehr muss man räumlich und gedanklich zurückgehen und fragen, ob der Skisportler zuvor unter Beachtung der FIS-Regel 2 gefahren ist. Dann wird man häufig feststellen, dass bereits in dieser vorverlagerten Annäherungsphase allein er mangels angepasster Fahrweise die verhängnisvolle Entwicklung in Gang gesetzt hat <15>.

## 4.1 Funparks

Diese Sonderzonen mit künstlichen Hindernissen und Halfpipes sind häufig in die allgemeine Piste integriert. Skifahrer und Snowboarder praktizieren oder erproben hier spezielle Fertigkeiten, um sturzfrei und vor allem unbeschädigt durchzukommen. Das Befahren von Funparcours ist deshalb von zwei Phänomenen geprägt. Erstens wird riskant gefahren und gesprungen, zweitens kommt es häufig zu Stürzen oder zu missglückten Landungen mit einem mehr oder weniger großen Kontrollverlust beim Weiterfahren.

Die rechtliche Betrachtung geht von der Prämisse aus, dass auch für die Benutzer von Funparks die FIS-Regeln gelten. Je akrobatischer die Sprünge und je schwieriger die Landung, desto wichtiger ist die Gewissheit, dass sich im nicht einsehbaren Aufsprungbereich kein anderer Skisportler aufhält. Dies nach den Grundsätzen der FIS-Regel 2 (ergänzt durch FIS-Regel 6) zu organisieren ist allein Sache der Benutzer, nicht des Pistenbetreibers.

Daneben hat FIS-Regel 5 hier eine besondere Bedeutung. Auch wenn der Funpark in das Pistengelände integriert ist handelt es sich doch um eine Sonderfläche, weil sich das **skifahrtypische** Verhalten innerhalb des Parcours von demjenigen außerhalb desselben stark unterscheidet. Hier kommt nun wieder der Verkehrssicherungspflichtige ins Spiel. Er hat dafür zu sorgen, dass nur diejenigen in den Funpark einfahren, die das auch wollen. Alle anderen müssen davor bewahrt werden, zwangsläufig oder auch nur versehentlich hineinzugeraten. Das erfordert rechtzeitige Kenntlichmachung der Einfahrt in den Parcours und seiner Seiten, ggf. auch mechanische Abschränkungen zu den Nachbarflächen bzw. der Auslaufzone.

## 4.2 Tourengerher auf Skipisten – Präparation mit Seilwinden

Auch in Deutschland gibt es seit einigen Jahren den Trend, als Tourengerher über Pisten aufzusteigen. Das ist bei uns nicht verboten, sondern findet inzwischen sogar unter empfohlenen Rahmenbedingungen <16> statt.

Rechtlich sind folgende Einzelheiten von Bedeutung:

- ? Solange die **Pisten geöffnet** sind herrscht Skibetrieb. Die normalen Pistenbenutzer müssen mit dem jederzeitigen Auftauchen von Skibergsteigern rechnen. Diese werden aufgefordert, FIS-Regel 7 einzuhalten und hintereinander am Pistenrand aufzusteigen. Wenn

geländebedingt gequert werden muss, sollen sie FIS-Regel 6 beherzigen und enge oder unübersichtliche Stellen meiden. Ferner sollen sie hierbei in so großen Abständen gehen, dass ein Abfahrender gefahrlos durchfahren oder ausweichen kann. Hier organisatorische oder gar sichernde Maßnahmen vom Verkehrs-sicherungspflichtigen zu verlangen wäre unbillig. Es darf nicht verkannt werden, dass diese (nicht zahlenden!) Pistenbenutzer gewissermaßen Eindringlinge in Bereiche sind, für deren vorge-sehene Benutzung die Abfahrer bezahlt haben. Die genannten FIS-Regeln 6 und 7 umschreiben aus der Sicht des Selbstschutz-interesses der Aufsteigenden somit gleichzeitig eine besondere Form der konkretisierten Sorgfalt in eigener Angelegenheit.

- ? Sobald die **Piste geschlossen** ist endet die Verkehrssicherungs-pflicht und es beginnen normalerweise die Präparierungsarbeiten. Nun ist das aber auch die Zeit, wo nach Feierabend zahlreiche Tourengerher über die Piste aufsteigen und früher oder später wie-der abfahren. Für sie besteht Lebensgefahr. Weniger von den Pistenraupen, denn die sind an ihren Scheinwerfern und Warn-leuchten bei Dunkelheit gut erkennbar und es kann ihnen ausge-wichen werden. Dagegen sind bei **Windenpräparation** die oft über 1000 Meter langen Stahlseile besonders gefährlich. Sie liegen als unsichtbare Falle im Schnee und können außerdem bei entspre-chenden Manövern der Pistenraupe wie eine Peitsche in die Höhe und zur Seite schnellen.

In Deutschland wird den Skibergsteigern im Regelfall auch unter diesen Umständen nicht verboten, auf den Pisten unterwegs zu sein. Grundsätzlich muss jeder eigenverantwortlich dafür sorgen, dass er hierbei nicht zu Schaden kommt. Allerdings läuft eine stän-dige Aufklärungskampagne (z.B. DSV-Tipps zum Verhalten gegen-über Pistenraupen <s.10>) und es wird permanent an die Vernunft der Sportler appelliert.

Zusätzlich, um sich von vornherein gegen eine evt. Inanspruch-nahme auf Schadensersatz abzusichern, werden von den Pistenbetreibern an Schlüsselstellen (Parkplätzen, Beginn von Aufstieg bzw. Abfahrt, seitliche Zugänge) Warnhinweise aufgestellt, um die Eigenverantwortlichkeit der Tourengerher nochmals zu aktivieren.

## Anmerkungen

- <1> Der Verfasser ist Autor des Skirechtskommentars „PISTE UND RECHT“ sowie zahlreicher Veröffentlichungen zu allen Fragen des Skihafungsrechts. Im Deutschen Skiverband (DSV) ist er Mitglied des Juristischen Beirats und Vorsitzender des Rechtsausschusses; beim Internationalen Skiverband (FIS) war er bis 2006 der deutsche Richter im FIS-Court und ist nunmehr Mitglied im Legal and Safety Committee.
- <2> „Skisportler“ als Oberbegriff für die im weiteren Text bezüglich der Sorgfaltsanforderungen gleichgestellten Skifahrer und Snowboarder.
- <3> Fallbeispiele in den Aufsätzen von Dambeck/Pichler SpuRt 1996, 6ff, Dambeck SpuRt 1999, 138 ff sowie PISTE UND RECHT, Rdn 275.
- <4> § 254 BGB
- <5> Deutsche Norm DIN 32912:  
**Skipisten** sind allgemein zugängliche, zur Abfahrt mit Ski vorgesehene und geeignete Strecken, die markiert, kontrolliert, vor atypischen Gefahren, insbesondere Lawinengefahren, gesichert und nach Möglichkeit präpariert werden.  
**Skirouten** sind allgemein zugängliche, zur Abfahrt mit Ski vorgesehene und geeignete Strecken, die nur vor Lawinengefahren gesichert sind, aber weder präpariert noch kontrolliert werden müssen. Als Markierung wird die Verwendung des Schildes „Skiroute“ empfohlen.  
 Der „organisierte Skiraum“ umfasst: Skipiste + ca. 2 Meter Pistennebenfläche sowie Skirouten.
- <6> Die 10 FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer wurden auf dem FIS -Kongress 1967 in Beirut in Kraft gesetzt. In der derzeit geltenden Fassung, verabschiedet auf dem FIS -Kongress 2002 in Portoroz (Slowenien), beziehen sie nun ausdrücklich auch die Snowboarder ein.
- <7> Ausführlich zum Geltungsbereich PISTE UND RECHT, Rdn 49 ff; siehe auch mein Referat beim I. Forum 2005.
- <8> Haftung der Aufsichtspflichtigen: § 832 BGB; diese Grundsätze gelten auch bei Behinderten.
- <9> Die DSV-Tipps existieren seit 20 Jahren. Sie sind unter der Federführung des Verfassers im Jahr 2005 aktualisiert worden und können kostenlos über den Deutschen Skiverband, Haus des Ski, D-82152 Planegg bezogen werden. In den Skigebieten sind sie an nahezu allen Bergbahn- und Lifтанlagen als großformatige Plakate zu sehen.
- <10> Ausführlich zur Verkehrssicherungspflicht PISTE UND RECHT, Rdn 201 ff; siehe auch mein Referat beim I. Forum 2005.
- <11> § 823 BGB
- <12> § 222 StGB
- <13> **Atypische Gefahren** sind z.B. tiefe Löcher, Abbrüche am Pistenrand, eine extrem großflächige Vereisung mit Absturzgefahr; Lawinengefahr im Bereich der Piste oder empfohlenen Skiroute. **Typische Gefahren** sind dagegen wechselnde Oberflächenverhältnisse, partielle Vereisung bzw. Ausaperung, Tiefschneebildung (Schneeverwehung) auf der präparierten Piste, alle sichtbare Hindernisse.
- <14> Legaldefinition: ohne schuldhaftes Zögern (§ 121 Abs.I S.1 BGB ).

- <15> Tragischer Skiunfall im April 2004 am Nebelhorn (Bayern): Eine 9 -jährige sehr gute Skifahrerin stürzt auf der von ihr schon vielfach befahrenen, am Unfalltag harten aber griffigen Piste (Kategorie schwarz = schwer). Wahrscheinlich wegen zu hoher Ausgangsgeschwindigkeit entwickelt sie eine so hohe Rutschdynamik, dass sie bis zum Pistenrand 152 Meter, danach weitere 111 Meter gleitet und dann über eine 30 Meter hohe Felskante tödlich abstürzt. Die Frage, ob am Pistenrand eine Auffangvorrichtung erforderlich gewesen wäre, war zu verneinen (Einzelheiten SpuRt 2005, 28 ff mit Anmerkung des Verfassers).
- <16> DAV-Regeln für Skitourengeher auf Skipisten

### Literaturhinweise und Abkürzungen

<b>BGB</b>	Bürgerliches Gesetzbuch
<b>DAV</b>	Deutscher Alpenverein e.V.
<b>Forum</b>	Forum Giuridico Europeo Della Neve in Bormio
<b>PISTE UND RECHT</b>	Band 6 der Schriftenreihe des Deutschen Skiverbands, 3. Auflage 1996, erhältlich über den Deutschen Skiverband, Haus des Ski, D -82152 Planegg
<b>SpuRt</b>	Zeitschrift für Sport und Recht, Verlag C.H. Beck, München / Frankfurt a.M., Stämpfli Verlag AG Bern
<b>StGB</b>	Strafgesetzbuch