

# ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

<b>Beiträge</b>	<b>4</b>	<b>Schitouren auf Pisten</b> Karl Weber und Sebastian Schmid
	<b>10</b>	<b>Variantenfahren – Haftung bei Lawinen</b> Dominik Kocholl
<b>Rechtsprechung</b>	<b>20</b>	Übertragung der Streupflicht aus § 93 Abs 1 StVO auf einen Arbeitnehmer
	<b>26</b>	Begegnung mit Straßendienstfahrzeug, Befahren des Banketts
	<b>27</b>	Gemeinsamer Selbstmordentschluss von Fahrer und Beifahrer
	<b>32</b>	Straßenverschmutzungen; keine Pflicht zur Sperrung der Straße
<b>Judikaturübersicht Verwaltung</b>	<b>32</b>	VwGH

Jänner 2008

# 01

MANZ 

**Redaktion**  
Karl-Heinz Danzl  
Christian Huber  
Georg Kathrein  
Gerhard Pürstl

ISSN 0044-3662

# Variantenfahren – Haftung bei Lawinen

ZVR 2008/3

§§ 1293 ff ABGB

Lawinenvermeidungsstrategien;  
Optimiertes Risiko;  
Skigebietsbetreiber;  
Sperrungen

Eine Schneebrettlawine verletzt den Variantenfahrer und mehrere Pistenbenutzer. Wer haftet für welche Schäden? Welche Bedeutung haben Warn- und Sperrtafeln? Wie weit reicht die Eigenverantwortung?

Von Dominik Kocholl

## Inhaltsübersicht:

A. Wirtschaftliche Bedeutung

B. Der freie Skiraum

1. Nicht zu verantwortende Lawinengefahr
2. Sind gesperrte Pisten freier Skiraum?
3. Sperrungen und Betretungsfreiheit bei durch Variantenfahrer bedrohten Pisten – Schutz der Piste
4. Aktualität der Warntafeln

C. Lawinengemäßes Verhalten

1. Lawinengefahrenbeurteilung

2. Verhaltensmaßstäbe für Variantenfahrer

3. Strategische Schneebrettvermeidung mit Stop or Go

a) LVS-Check

b) Einzelfahren und günstige Sammelpunkte wählen

D. Optimiertes Risiko

E. Schlusswort

## A. Wirtschaftliche Bedeutung

Die Schneesportart des Variantenfahrens und Freeridens hat für so manche Tourismusregion eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung. Sie liegt seit einigen Jahren voll im Trend. Die Werbeprospekte der Wintersportanbieter zeigen Skifahrer im unverspurten Gelände. Die Rahmenbedingungen für Winterurlaube haben sich geändert. Die Urlaubsdauer wird kürzer gewählt – Fun und Action sollen in weniger Zeit konsumierbar sein. Schneesportler wollen das wunderbare Fahrgefühl und die Weite des Raums erleben und aus dem geregelten Alltag ausbrechen. Die Risikobereitschaft<sup>1)</sup> fällt immer höher aus, die (konditionelle) Vorbereitung immer kürzer. Der Nervenkitzel und das Adrenalin werden gewünscht. Dabei tritt das psychologische Phänomen der **Risikokompensation**<sup>2)</sup> auf. Wer sich ausreichend sicher fühlt (zB mit ABS-Rucksack) geht oft höhere Risiken ein, um wieder Risiko zu erleben. Das Todfallsrisiko ist beim per Aufstieghilfe leicht erreichbaren Kick des Variantenfahrens gegenüber dem Skifahren auf Pisten um ca den Faktor fünf erhöht. Die Haupttodesursache ist die Lawinenverschüttung, gefolgt von Sturz/Absturz und dem Herztod.

## B. Der freie Skiraum

Zum **organisierten Skiraum** gehören die Pisten (die nicht notwendigerweise präpariert sein müssen), die Übungsgelände und Fun-Parks aller Art. Auch Skirouten sind Bestandteil des organisierten Skiraums; sie werden jedoch weder präpariert noch kontrolliert, sind jedoch vor alpinen Gefahren zu schützen. **Freier Skiraum** ist jeder Skiraum, der nicht organisierter Skiraum ist. Er umfasst auch das gesamte (echte) Skitourengelände. Varianten und wilde Abfahrten gehören genauso zum freien Skiraum, wie der Bereich, der mehr als etwa 5–10 m seitlich von den Skiroutentafeln abweicht. Varianten i.e.S. führen von einer Piste weg und tiefer gelegen wieder in den organisierten Skiraum zurück. Hier ist oft der nur kurz unverspurt vorhandene heiß begehrte Tiefschnee – der Powder – zu finden. Im freien Gelände treten die alpinen Gefahren, wie die Lawinen- oder Absturzgefahr, im vergletscherten Gelände auch die Spaltensturzgefahr ungemindert auf. Die Risiken einer Befahrung hat der Wintersportler alleine zu tragen. Auch bei hoher Lawinengefahr müssen keine Sperren errichtet oder Hinweistafeln aufgestellt werden. Es können und sollen nicht überall Lawinengefahr-Tafeln aufgestellt werden, da kein fataler Umkehrschluss provoziert werden soll: Hier ist keine Tafel, also kann man fahren. Es muss jedoch erkennbar sein, wo der organisierte Skiraum verlassen wird.<sup>3)</sup> Nach *Stiffler*<sup>4)</sup> sollen an jeder Zubringerstation und an häufigen Einfahrten in Varianten bei entsprechender Gefahr Lawinenwarn tafeln angebracht werden. Diese Tafeln werden ein irrtümliches Einfahren in freies Gelände vermeiden helfen. Ab Lawinenwarnstufe 4 sind in Österreich die gelben Rundumleuchten einzuschalten,<sup>5)</sup> in der Schweiz ab Stufe 3.<sup>6)</sup> Wer aus dem freien Skiraum wieder auf die Piste fährt, hat Nachrang<sup>7)</sup> und keinen Anspruch auf einen entsprechend sanften Übergang.<sup>8)</sup> Für atypische, künstlich geschaffene Gefahren haftet der Skigebietsbetreiber nach

dem Ingerenzprinzip auch im freien Skiraum.<sup>9)</sup> Steine stellen abseits der gesicherten Pisten keine atypische Gefahr dar.<sup>10)</sup> Nach *Haidlen*<sup>11)</sup> bestehe grundsätzlich keine Haftung der Skigebietsbetreiber für das Verhalten von Wintersportlern im freien Skiraum. Es bestehe keine Verpflichtung, im Bereich des gesamten Skigebiets zu verhindern, dass Wintersportler den freien Skiraum benutzen und dabei eventuell auch lawinengefährdete Bereiche befahren. Mit dem Befahren von steilen und felsdurchsetzten Rinnen ist zu rechnen, außer sie sind noch nie befahren worden. Es ist auch entlegenes Gelände mit zu berücksichtigen, für solche Rinnen werden von Wintersportlern auch erhebliche Fußmärsche in Kauf genommen. Der Wintersportler, dem im freien Skiraum etwas zustößt, hat keinen Ersatzanspruch gegen den Skigebietsbetreiber, da seine Haftung aus dem Beförderungsvertrag nur die offenen Pisten, und was die Lawinengefahr betrifft, auch die Skirouten umfasst.

### 1. Nicht zu verantwortende Lawinengefahr

Über eine Klage des nunmehr querschnittsgelähmten Skifahrers, der in derselben Lawine auch seinen Freund verloren hatte, gegen den Skigebietsbetreiber wurde vom OLG München<sup>12)</sup> entschieden. Sie waren den Hang am Unfalltag schon einmal gefahren und machten sich beim zweiten Befahren keine Gedanken mehr über die Lawinengefahr. Es herrschte große Lawinengefahr (4). Nach Ansicht des Rechtsmittelgerichts sei der Graben dem freien Gelände – und nicht wie vom Kläger behauptet infolge Duldung dem organisierten Skiraum – zuzurechnen, da er nicht zum markierten und ausgewiesenen Pistenbereich oder dem Pistenrandbereich gehöre. Die große Informationstafel an der Talstation lege eine Befahrbarkeit des Hanges keineswegs nahe. Sie enthalte auch den ausdrücklichen Hinweis, dass sich (Lawinen-)Vorsorgemaßnahmen nur auf den ausgewiesenen Pistenbereich beschränken.

Das Erscheinungsbild des gesamten Geländes (baumbewachsener, teilweise felsiger Steilhang, vom Sessellift aus erkennbar) ließe aus Sicht eines vernünftigen Skifahrers keinesfalls den Schluss zu, es handle sich dort um einen gesicherten Abfahrtsbereich. Die Tatsache, dass der abseits liegende Hang gelegentlich von Skifahrern benutzt wird, dehne die Verkehrssicherungspflicht nicht aus. „Fährt ein Skifahrer wie hier der Kläger dennoch in diesen Hang ein, so verlässt er den verkehrsblichen Gefahrenkreis im Bewusstsein, entgegen dem ausdrücklichen Hinweis des Liftbetreibers sowie

1) *Bette*, X-treme. Zur Soziologie des Abenteuer- und Risikosports (2004).

2) *V. Cube*, Gefährliche Sicherheit (1990) 41 ff.

3) BGE 115 IV 192 iVm BGE 117 IV 415.

4) *Stiffler*, Schweizerisches Schneesportrecht<sup>3</sup> (2002) 104.

5) *Senn*, Skirecht – Ratgeber (2005) 59 f.

6) *Stiffler*, Brauchen wir ein europäisches Schneesportrecht? SpuRt 2006, 48 FN 30.

7) *Pichler*, Wer hat Vorrang, wer hat Nachrang beim Skifahren, SpuRt 2005, 4.

8) OGH 24. 4. 2000, 1 Ob 75/00 m, SpuRt 2001, 13 (*König*).

9) *Reindl/Stabentheiner/Dittrich*, 25 Jahre Seilbahnsymposium, ZVR 2006, 549 (572).

10) Kantonsgericht Wallis, Zivilgerichtshof I, Urteil vom 7. 5. 2005, Causa Sport 1/2006, 69 ff.

11) *Haidlen*, Das österreichische Seilbahnrecht (2007) 202.

12) OLG München 10. 4. 1997, 1 U 4851/96 – unveröff.

der FIS-Regeln zu handeln, die zu einem Fahren im markierten Pistenbereich sowie zum Unterlassen von Tiefschneefahrten im Wald auffordern. Ein Vertrauen auf Verkehrssicherung kann unter diesen Umständen nicht mehr bestehen. Bei dem streitgegenständlichen Gelände handelt es sich demzufolge um freies Gelände bzw. eine sogenannte wilde Abfahrt, deren Lawinensicherheit vom Liftbetreiber nicht zu gewährleisten ist.“

Der Skigebietsbetreiber sei der Warnpflicht bezüglich alpiner Gefahren außerhalb des organisierten Skibereichs nachgekommen und habe der Markierungspflicht genügt. Flatterleinen seien wegen des eindeutigen Pistenverlaufs nicht nötig gewesen, ein Lawinengefahrbericht war bei der Talstation ausgehängt. „Der Skifahrer, der sich über diese Hinweise hinwegsetzt, ist sich der Eigenverantwortlichkeit seines Handelns aufgrund des ihm verdeutlichten beschränkten Sicherungswillens und Sicherungsvermögens der Beklagten bewusst. Daran ändert auch nicht der Umstand, dass zur Sicherung der unterhalb der Unfallstelle querenden Skipiste in der streitgegenständlichen Rinne Lawinensprengungen vorgenommen wurden. Skifahrer durften allein deshalb nicht darauf vertrauen, dass damit das gesamte abseits der Abfahrt gelegene Gelände lawinensicher war.“

## 2. Sind gesperrte Pisten freier Skiraum?

Im Zweifel werden gesperrte Pisten, und besonders dann, wenn die Präparierung kaum mehr erkennbar ist, als freier Skiraum zu gelten haben. Dies ergibt sich schon aus der allgemeinen Betretungsfreiheit. Wenn die Ergebnisse der Seilbahnsymposien<sup>13)</sup> eine tägliche „Entwidmung“ der Pisten durch den Pistenschluss sehen, dann muss eine Entwidmung umso mehr für eine gesperrte Piste vorgesehen sein. Nur im Einzelfall kann diese Betretungsfreiheit durch verwaltungsrechtliche Normen eingeschränkt sein. Daher ist, wie auch für eine Sperre des freien Skiraums, ein entsprechender Verwaltungsakt notwendig, um eine gesperrte Piste auch als freien Skiraum zu sperren. Diese weitergehende Sperre hat in einer anderen Art und Weise zu geschehen, als die üblichen „Sperrungen“, damit der Wintersportler den Unterschied erkennen kann.

## 3. Sperrungen und Betretungsfreiheit bei durch Variantenfahrer bedrohten Pisten – Schutz der Piste

Rechtlich ist der freie Skiraum in zwei Bereiche zu unterteilen: (i) Den Bereich, in dessen Lawinenbahnen sich gesicherte Pisten befinden und den Bereich (ii), wo das nicht der Fall ist. Den ersten Fall verdeutlicht folgendes Beispiel: Jemand befährt eine steile Rinne, unter der eine Piste verläuft. Eine Schneebrettlawine löst sich und tötet auf der Skipiste befindliche Personen. Wie ist die Rechtslage, wenn diese Variante (a) erkennbar wegen Lawinengefahr gesperrt war, (b) nicht gesperrt oder (c) gesperrt war, dem Pistenhalter jedoch die mangelnde Wirksamkeit der Sperre bewusst war? Im Fall (a) wird sich der Schneesportler – wenn er eine entsprechende Sperre passiert – nicht darauf berufen können, die Lawinengefahr nicht erkannt zu haben, da er so lange als über die Gefahr aufgeklärt zu erachten

ist, als er nicht triftige Argumente für eine risikoarme Befahrbarkeit und einen Ausschluss der Fremdgefährdung hat. Es gehört zu seiner Verantwortung, Fremdgefährdungen in zumutbarer Weise zu vermeiden. Diese Verantwortung wird durch die Aufklärung per Sperrtafel erhöht. In der Variante (b) haftet idR der Pistenbetreiber. Dabei kommt es bei der Beurteilung der Fahrlässigkeit der Liftbetreiber oder Lawinenkommission auf die Wahrscheinlichkeit an, mit der sie mit einem Befahren zu rechnen hatten.<sup>14)</sup> Im Fall (c) hätte der Skigebietsbetreiber die durch die Lawine bedrohte und unter der Variante liegende Piste sperren oder allenfalls wirksamere Sperrmaßnahmen für die Variante vorsehen müssen. Zudem wird der Variantenfahrer selbst haften. Für eine Haftung des Pistenbetreibers spricht die Vermutung, dass der Hang auch ohne die geringe Zusatzbelastung des Variantenfahrers abgegangen wäre bzw. abgehen hätte können. Ein derartiger Hang müsste durch temporäre Maßnahmen (Sprengungen) zugunsten der Piste entschärft werden, so dass ein einzelner Variantenfahrer gar nicht in die Lage versetzt wird, eine Schneebrettlawine durch seine geringe Zusatzbelastung auszulösen. Die Lawinengefahr ist meist nicht so gut einschätzbar, als dass ein Spontanabgang ausgeschlossen werden kann, jedoch eine geringe Zusatzbelastung zum Lawinenabgang führt. Bezüglich der gefährdeten, unter der Variante liegenden, Piste hat der Skigebietsbetreiber dieses Risiko gegenüber den Pistenbenutzern zu tragen.

Spontanabgänge kennzeichnen die Stufe 4 der europäischen Lawinengefahrenstufenskala. Pistengefährdende Lawinen sind dann eher unabhängig von einer Variantenfahrerbeteiligung zu Lasten des Skigebietsbetreibers zu beurteilen. Die Stufen 2 und 3 sind durch die typischerweise nötigen Zusatzbelastungen gekennzeichnet: Bei einem 2er bedarf es in den allermeisten Fällen einer Gruppe von Wintersportlern oder eines Sturzes, bei einem 3er kann bereits die Zusatzbelastung eines einzelnen Wintersportlers die Lawine auslösen. Folglich findet die Diskussion der Pistengefährdung durch Variantenfahrer hauptsächlich im Bereich der Gefahrenstufe 3, gefolgt von 2, statt. In Situationen, in denen die Lawinensicherheit auf einer Piste nicht gewährleistet werden kann, ist die Piste zu sperren, was wohl auch als „Entwidmung“ zu deuten ist.<sup>15)</sup>

Hochwirksam wird jedoch oft nur das Einstellen des jeweiligen Bahnbetriebs sein, gelegentlich noch das Aufstellen von Posten. Der Skigebietsbetreiber wird sich oft auf die Ansicht der Lawinenkommission verlassen. Wenn dem Skigebietsbetreiber bekannt ist, dass Wintersportler aus dem Pisten- oder Skigebietsbereich regelmäßig in den freien Skiraum einfahren und von diesen dort auch regelmäßig Skifahrerlawinen ausgelöst werden, die bis in den organisierten Skiraum vordringen, darf er nicht auf die Wirksamkeit der Sperrungen vertrauen. Seine Sperrmaßnahmen werden allerdings durch die weitreichende „Betretungsfreiheit“ erschwert. Der generell geäußerten Ansicht von *Haidlen*,<sup>16)</sup> dass eine Ab-

13) Vgl. Fn 9.

14) A. Ermacora, Pisten, Varianten und Lawinen, bergundsteigen 1/05, 21 f.

15) *Reindl/Stabentheiner/Dittrich*, ZVR 2006, 549 (569).

16) *Haidlen*, Seilbahnrecht 202.

sperrung oder ein Gefahrenhinweis eine Haftung des Skigebietsbetreibers ausschließe (und die Haftung auf den Wintersportler übergehe), kann mE nicht beigetreten werden.

#### 4. Aktualität der Warntafeln

Die Aktualität der Warntafeln ist für ihre Wirksamkeit und Akzeptanz besonders wichtig<sup>17)</sup> und sollte deshalb keine Alibihandlung zur theoretischen Haftungsbeschränkung sein. Einfach nur (die gesamte Wintersaison) hindurch zu warnen ist zu wenig.<sup>18)</sup> Eine „Sperrtafel“ sollte im freien Skiraum nur dort und solange aufgestellt werden, wie darunter liegende Pisten bedroht sind. Nur wenn eine Sperre von einer kompetenten Behörde rechtswirksam erlassen wurde, kann ein Befahren verwaltungsstrafrechtlich sanktioniert werden. Solarbetriebene, elektronische Warntafeln die per Telekommunikation/Mobilfunk gesteuert werden, könnten der geforderten Aktualität besser genüge tun. Sogar auf tageszeitliche Veränderungen könnte reagiert werden. Mindestens drei Stufen sollten für die elektronische Warntafel vorgesehen werden: Geringfügige Gefahr, die Lawinenhand und schließlich die Sperre. Auch bei geringfügiger Gefahr sollte eigenverantwortliches Verhalten erwartet werden können. Das Entstehen eines gewissen Vertrauenstatbestands wird allerdings unvermeidbar sein.<sup>19)</sup> Der Variantenfahrer hat im Fall der Lawinenhand erst dann (nach den allgemeinen zivilrechtlichen Regeln) zu haften, wenn etwas passiert. Die Beachtung der Sperre müsste entsprechend sanktioniert werden. Um Missbrauch der Sperre durch die Skigebietsbetreiber zu vermeiden, sollte es ein Kontrollrecht durch Interessenvertreter der Variantenfahrer geben (zB Tourismusverband, örtliche Lawinenkommission, Skischulen, Berg- und Skiführer und alpine Vereine). Mit diesem Kontrollrecht wird vermieden, dass Skigebietsbetreiber allzu leichtfertig die allgemeine Betreuungsfreiheit durch Sperren beschränken.

### C. Lawinengemäßes Verhalten

Die Lawinengefahr ist als besonders heimtückisch anzusehen, da man nach geglückten Befahrungen nur äußerst selten weiß, wie nah man an einer Auslösung der Schwachzone dran war. Nur wenn man sieht, wie die gerade von einem selbst gefahren und nunmehr bewunderte Spur mitsamt dem ganzen Hang abgeht, bekommt man entsprechendes „Feedback“. Bezüglich der absoluten Anzahl der Lawinentoten 2006 in Tirol unterscheiden sich die Variantenfahrer nicht von den Skitourengestern.<sup>20)</sup>

#### 1. Lawinengefahrenbeurteilung

Auf Lawinenwarnstufen basierende Hangneigungslimits beruhen auf statistischen Werten. Sie mögen in zahlreichen Fällen helfen, können aber keine verbindliche Richtschnur sein, besonders nicht für sehr Erfahrene und Bergführer, die viele weitere Kriterien heranziehen können und müssen. Es wird niemals sachgerecht sein, den Gerichten (oder sonst einen Sachverhalt ex post rechtlich Beurteilenden) diese Limits als Entscheidungsregeln vorzugeben. Eine Verkürzung der

Analyse äußerst komplexer Situationen, deren Parameter und Lösungsansätze noch keineswegs wissenschaftlich völlig erforscht sind, an Hand eines, gleichsam dem Schulnotensystem nachgebildeten Werts, kann und darf nicht ausreichen. Eine zentral ausgegebene Ziffer zwischen eins und fünf kann und darf keine Grundlage für eine rechtliche Beurteilung sein, da die vom Lawinenwarndienst täglich ausgegebenen Lawinenwarnstufen „nur“ zu etwa 85% stimmen. Lawinenwarnstufen sind gelände-, höhen- und expositionsabhängig. Stets sollte auch der angeführte Text und die regionalen Gefahrenstufenunterschiede beachtet werden. Zu beachten ist auch, dass von Bergführern und „Instrukturen Skitouren“ die Stufen auf die jeweils vor Ort herrschenden Verhältnisse nach oben aber auch nach unten anzupassen sind.

Die Lawinenwarnstufe ist eine erste Information über die generelle Situation und hat ihren festen Platz in der Tourenplanung. Sie wird nach einer Matrix bestimmt und hat als wesentliche Kriterien die nötige Zusatzbelastung, etwaige Spontaneität, die Auslösewahrscheinlichkeit, die mögliche Größe und die räumliche Verteilung der zu erwartenden Lawinen. Auch bei Lawinenwarnstufe „Gering“ = 1 auf der fünfstufigen Skala können todbringende Lawinen nicht ausgeschlossen werden.

Heute wird verstärkt versucht, von den starren Entscheidungsmustern nach Hangneigung und Lawinenwarnstufen wieder wegzukommen und weichere Kriterien und Standardmaßnahmen verstärkt in Strategien einfließen zu lassen. Welche juristische Bedeutung haben Lawinenvermeidungsstrategien wie die Reduktionsmethode und ihre Derivate (zB Stop or go, Snowcard, 3x3, Faktorencheck)? Ein Lawinenunfall selbst muss entgegen *Munter*<sup>21)</sup> keineswegs mit entsprechend großer Wahrscheinlichkeit vorhersehbar sein. Adäquanz und damit die objektive Vorhersehbarkeit liegt nur dann nicht vor, wenn aus dem Verhalten eine Rechtsgüterverletzung hervorgeht, die völlig atypisch ist, außerhalb der Lebenserfahrung liegt oder eine außergewöhnliche Verkettung von Umständen erfordert. Adäquanz ist ein normativer Begriff, der Abstufungen zulässt. Eine Haftung kann aus diesem Zurechnungselement nur dann ausgeschlossen werden, wäre der Lawinenunfall und seine Folgen völlig abwegig.

Die einzelnen Strategien vereinfachen die Entscheidungen im Gelände. Sie sprechen speziell die weniger Erfahrenen an und ermöglichen auch diesen gewisse situationsangepasste Entscheidungen vor Ort (Stop or Go). Die Reduktionsmethode und ihre Nachfolgevari-

17) Vgl schweizerische SKUS-Richtlinien Z 38; *Stiffler*, Schneesportrecht 105; *Pichler/Holzer*, Handbuch des österreichischen Skirechts (1987) 190.

18) Ebenso A. *Ermacora*, bergundsteigen 1/05, 21 f. AA möglicherweise BGE 130 III 123 – *W. Bogner*.

19) Das Haftungsrisiko dürfte gering sein, da auch ein Lawinensprengen außerhalb des organisierten Skiraumes nach dem Bericht von *Bierlein/Strasser*, Strafrechtliche Konsequenzen des „free riding“, 17. Ötztaler Diskussionsforum, ZVR 2000, 410 eine reine Serviceleistung darstelle und kein Sicherheitsvertrauen erwecke.

20) *Bilek/Kroath*, Alpiner Unfallbericht 2006, Sicherheit im Bergland 2007, 228.

21) *Munter*, Formel statt Floskel, bergundsteigen 4/05, 38 ff; vgl dazu die Kritik von *Kocholl*, Juristischer Hausverstand statt Formel, bergundsteigen 1/06, 12 f.



anten bieten probabilistische Obergrenzen an. Neben diesen von der Konzeption eher, aber nicht völlig absolut gehalten Grenzen (arg „Verzicht auf...“), ist der Anwender auch dieser Methoden aber sehr wohl auf zahlreiche bedeutungsschwere Eigenbeobachtungen angewiesen, was ein beträchtliches Know-how erfordert.

Die Frage nach rechtlich hochrelevanten Eigenregeln im Bergsport (**Verkehrsnormen**)<sup>22)</sup> ist generell und besonders im Zusammenhang mit strategischen Lawinenvermeidungsmethoden schwierig zu beantworten. Zu oft wird zu Unrecht mit Statistiken gearbeitet. Das am schwierigsten zu beurteilende und umstrittenste Kriterium für eine Verkehrsnorm ist die Frage nach der „unbestrittenen und ständigen Verwendung in der Praxis“. *Klaus Weber*<sup>23)</sup> ist der Ansicht, dass die „Neue (strategische) Lawinkunde“ noch keine Verkehrsnorm geworden ist. Die hohe Zahl der bei bloßer Anwendung der elementaren Reduktionsmethode von *Munter* vermeidbaren Unfälle deute darauf hin, dass sich diese Methode noch nicht durchgesetzt habe. Der Autor teilt *Webers* Auffassung, aus folgenden Gründen jedoch nicht deren Begründung: Neben allen statistischen Unschärfen (wie zB die fehlende Basisrate, die er selbst einräumt) ist vor allem zu berücksichtigen, dass es einer (Rechts)Norm nicht schadet, dass sie in entsprechendem Umfang gebrochen wird. Es ist durchaus denkbar, dass ein wesentlicher Teil der Skifahrer/Tourengeher zwar die Regel kannte und grundsätzlich akzeptierte, jedoch gerade nicht auf diesen oder jenen Steilhang verzichteten wollte.<sup>24)</sup>

Wenn auch über die Hälfte der Tourengeher in den Wintern 2003 bis 2005 keine der strategischen Lawinenvermeidungsmethoden anwendete,<sup>25)</sup> so sollte man für die Beurteilung der Frage nach der „unbestrittenen und ständigen Verwendung in der Praxis“ doch die äußerst inhomogene Gruppe der Tourengeher weiter differenzieren (Pistentourengeher; Modetourengeher, die über die lokale Lawinengefahr [„Gefährlich für mich?“] nicht entscheiden wollen oder können; eigenverantwortliche Spuranleger; Führer aller Art, etc). Als weiteres Kriterium zu den Kriterien für eine Verkehrsnorm wird in Zukunft die Zumutbarkeit und Leichtigkeit einer Änderung dazuzunehmen sein. Entlastungs- und Sicherheitsabstände einzuhalten wird eher und rascher zumutbar sein, als sich die Notfallsausrüstung zu kaufen und vertieftes Wissen über die Schneedecke zu erwerben.

## 2. Verhaltensmaßstäbe für Variantenfahrer

Die Durchführung von Standardmaßnahmen (SOPs) oder die Mitnahme von Notfallsausrüstung darf nicht als Hinweis dafür genommen werden, dass die Lage auch aus der Sicht der Verantwortlichen schon kritisch gewesen sei. Es handelt sich hierbei vielmehr um reine Vorsichtsmaßnahmen, deren Aufwand idR vertretbar sein wird, ohne die positiven und sozialadäquaten Ziele des Bergsports wesentlich zu behindern. Auch Hobbysportlern sollte die stark geänderte Risikosituation bekannt sein, die vorliegt, wenn das freie Gelände aufgesucht wird. Die Eigenverantwortung bei der Entscheidung, ob ins freie Gelände gefahren wird, liegt unausweichlich vor.

Das Grundprinzip der Eigenverantwortung verhindert eine **Haftung aus der Vorbildwirkung von bloßen Handlungen** zB wenn durch ihre Kleidung erkennbare, professionelle Variantenfahrer „Trittbrettfahrern“ den letzten Anstoß liefern, einen Hang auch zu befahren. Eine allfällige psychische Kausalität ist zu wenig für eine Haftungsbegründung. Zudem kann es nicht nur um die Frage gehen, ob ein Hang befahren wird – ja oder nein –, sondern auch wie und wo. Es wird ja kein Hang als solcher eröffnet und auch eine oder mehrere Spuren in einem Hang bedeuten keineswegs, dass er sicher ist. Dazu sind die Verhältnisse auch in einem bestimmten Hang zu inhomogen. Nach neuen lawinenkundlichen Erkenntnissen kommt es ganz wesentlich darauf an, ob man auf eine superschwache Zone (hot spot) trifft oder nicht. Das Faktum, dass nahezu jeder seine eigene Spur in den Schnee ziehen will, erhöht die Risiken, auf einen hot spot zu treffen.

Anerkannter Standard bei der **Notfallsausrüstung** sind LVS-Gerät, Sonde und Lawinenschaufel sowie Mobiltelefon und Biwaksack. Welche zivilrechtlichen Konsequenzen kann ein Fehlen eines dieser Ausrüstungsgegenstände haben? Wer selbst nicht rechtzeitig gefunden werden kann, da er das LVS-Gerät nicht dabei oder nicht eingeschaltet hat, den sollte ein stark überwiegendes Mitverschulden im Schadensfall treffen. Auch seine allfälligen Rechtsnachfolger (Erben, etc) sollten dieses Mitverschulden zu tragen haben. Wer seiner Pflicht zu sachgerechten Kameradenrettungsmaßnahmen nicht nachkommen kann, etwa weil er standardgemäße Ausrüstung nicht vor Ort hat, der könnte rechtswidrig und schuldhaft einen Schaden verursacht haben. Ob allenfalls ein Mitverschulden dadurch vorliegen kann, dass eine umfangreiche Ausrüstungskontrolle durchgeführt hätte werden sollen, ist als zweifelhaft zu beurteilen. Darüber wird im Einzelfall zu entscheiden sein. Jedenfalls muss man sich, insbesondere was Schaufel und Sonde betrifft, darauf verlassen können, dass die Auskunft über das Mitführen derselben stimmt.

## 3. Strategische Schneebrettvermeidung mit Stop or Go

Stop or Go ist die durch den Österreichischen Alpenverein entwickelte Lawinenvermeidungsstrategie, die strategisches Risikomanagement praktisch umsetzt und hier beispielhaft angeführt werden soll. „Stop or Go“ gibt Hangneigungslimits in Abhängigkeit der Lawinengefahrenstufe vor (Check 1), nimmt jedoch neben zahlreichen Standardmaßnahmen auch weiche Kriterien der klassischen Lawinkunde (Check 2) auf. Zu

22) Vgl *K. Weber*, Die Haftung der Bergsportführer und der alpinen Veranstalter. Die deutsche Rechtslage, in *OLG Innsbruck, DAV, OEAV* Bericht vom Seminar für Richter und Staatsanwälte 2004 in Galtür 39 ff; *Kocholl*, Sportklettern – Sicherheitsfragen, Verkehrsnormen, Standards und Rechtsprechung, Sicherheit im Bergland (2006) 152; *ders*, Rechtliche Regelungen zur Sicherheit im organisierten und freien Skiraum im Rechtsvergleich, *Henke/Schulz/Platen* (Hrsg) „Sicherheit im Sport“ (2006) 393.

23) *K. Weber*, aaO 40; *ders*, Standards in der Winterausbildung und im Einsatz, Tagungsband Symposium Alpinrecht Bad Reichenhall 2006, 231 ff.

24) *Röckrath*, Eigenverantwortung auf Gemeinschaftstouren, Sicherheit im Bergland (2006) 168; ebenso *Kocholl*, Organisationsverschulden bei Alpinveranstaltern 188.

25) *Schwiersch*, Verstehen Skitourengänger den Lawinenlagebericht? bergundsteigen 4/2005, 33.

beachten ist, dass ein häufiges Befahren desselben freien Geländes eine Lawinengefährdung zwar nicht ausschließt, jedoch senken kann. Nach der Reduktionsmethode und ihren Derivaten ist ein stark verspurtes Gelände als weniger riskant einzuschätzen. Gefährlich ist jedoch die „Salamitaktik“, bei der jeder Abfahrer auf der Suche nach unverspurtem Schnee den Abfahrtsbereich immer weiter ausdehnt, bis die Schneedecke infolge ungünstiger Verhältnisse nicht mehr hält.

#### a) LVS-Check

Vor jeder Abfahrt (bei der Führung von Anfängern) bzw. vor der ersten Abfahrt des Tages, sollte eine gegenseitige Funktionskontrolle aller Lawinenschüttensuch(LVS)-Geräte stattfinden. Dabei wird sowohl das Senden, als auch das Empfangen überprüft. Sog LVS-Gates könnten in Variantenfahrzentren eine gewisse Check-Kultur unterstützen. Neben dem LVS-System erleichtert das Recco-System die Suche der organisierten Rettungskräfte speziell im Variantenbereich.

#### b) Einzelfahren und günstige Sammelpunkte wählen

Bei Hängen mit einer Neigung von über 35° an der steilsten Stelle empfiehlt Stop or Go, unabhängig von der Lawinengefahrenstufe, diese Hänge einzeln zu befahren. Damit wird nicht nur die Auslösewahrscheinlichkeit, sondern auch das mögliche Schadensausmaß begrenzt. Es stehen zudem im Unglücksfall mehr unverstüttete Personen als Rettungskräfte zur Verfügung. Ausgangs- und Sammelpunkte sind gut auszuwählen und müssen sicher sein. Wie der **Unfall am „Wilden Hinterberg“** und das daran anknüpfende Gerichtsverfahren<sup>26)</sup> zeigt, ist es äußerst wichtig, den Zweck des Einzelfahrens zu erläutern, da ansonsten etwa nach dem Sturz eines Teilnehmers die Situation eintreten kann, dass eine weitere Person trotz Anordnung des „Einzelfahrens auf Stockzeichen“ in den Hang einfährt und sich die Belastung auf die Schneedecke kritisch erhöht.

### D. Optimierte Risiko

„Gewähltes Risiko“ bedeutet eine „aktive“ Sichtweise der agierenden Personen, während „Restrisiko“ eine „reaktive“ Sichtweise darstellt. Im Bereich des Bergsports im freien Skiraum sollte oft vom gewählten Risiko gesprochen werden. Voraussetzung für ein gewähltes Risiko ist ein entsprechendes Wissen über die Risiken, das notfalls durch Aufklärungshandlungen vermittelt werden sollte. Sind Schneesportler nicht über die Gefahren informiert, so gilt für sie nichts anderes als für die deutsche Familie, die 2001 mit dem PKW einen vermeintlich sicheren Verkehrsweg (Landesstraße) in Obergurgl wählte und von einer Lawine getötet wurde. Sie hatte wohl keine Grundlage in ein Risiko einzuwilligen, sondern hier verwirklichte sich ein Restrisiko, das die Lawinenkommission bewusst oder unbewusst für die Straßenbenutzer gewählt hatte.

*Pichler*<sup>27)</sup> versteht unter „Optimierung“ des Risikos die „Anerkennung und Inkaufnahme des Risikos an sich bei gleichzeitiger Verringerung der Unfallgefahr durch optimales, der Situation angepasstes Verhalten der Gefährdeten und der für die Sicherheit Verantwort-

lichen.“ Da nur eine ausreichend aufgeklärte Person ein Risiko optimieren, wählen und damit auf eigene Gefahr handeln kann, wird aus Sicht des sonst Verantwortlichen ein Anreiz geschaffen, die relevanten Informationen bereitzustellen und so die Informationsbeschaffungskosten der aufzuklärenden Personen zu senken. Jedermann bestimmt sein „akzeptiertes“ oder „gewähltes“<sup>28)</sup> Risiko selbst. Dieses akzeptierte Risiko ist stark von psychischen Einflüssen wie Ängsten, aber auch von erfolgten Desensibilisierungen und Gewöhnungen, sowie dem Selbst- und Urvertrauen geprägt. Ebenso verweist *Berghold*<sup>29)</sup> auf eine psychische Filterinstanz gegenüber potentiellen Gefährdungen, die die eingehenden Informationen vor dem Hintergrund des Könnens, der Fertigkeiten, des Erfahrungsschatzes und auch der tieferen Bedürfnisse in einer konkreten Situation dergestalt werte, dass sehr persönliche Faktoren einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf das individuelle Entscheidungsverhalten nehmen. Die von *Töchterle*<sup>30)</sup> geforderte bewusste Entscheidung in der Gruppe für ein bestimmtes „gewähltes Risiko“ braucht auch einen (rechtlich) fundierten Boden, der diese Wahlfreiheit zulässt. Diese Wahlfreiheit hat nicht vor zu hohen Schutzgedanken wie etwa eines Verbots der Freizeichnung für leicht fahrlässig verursachte Körperschäden zu kapitulieren. Wenn eine Gesellschaft im Rahmen zB des Sozialversicherungsrechts für die überwiegende Zahl bergsportlich entstandener Schadenskosten aufzukommen bereit ist, also ein gewisses Risiko erlaubt und deckt, so darf der Schutzgedanke nicht so hoch sein, jegliche Privatautonomie im Bereich der hier relevanten Haftungsfreizeichnung zu unterbinden. Ein Plädoyer für die Aufweichung des wertungswidrig zu weit reichenden Verbots der Haftungsfreizeichnung bei Personenschäden in § 6 Abs 1 Z 9 KSchG findet sich in der ZVR 2006.<sup>31)</sup>

### E. Schlusswort

Die bestmögliche zivilrechtliche Haftungsvermeidung besteht in der Verhinderung von Schäden und damit Schadensrisiken. Das Schadenersatzrecht versucht, Anreize für einen sachgerechten Schadensvermeidungsaufwand und die so gebotene Sorgfalt zu setzen. Der Autor hofft, dass neben den Pflichten der Skigebietsbetreiber auch die Bedeutung der Eigenverantwortung der Wintersportler in jedem Absatz durchgeklungen ist. Es kann nicht um die maximale, sondern immer nur um die optimierte Sicherheit gehen. Nur per eigenverantwortlichem Handeln kann eine **gesunde Balance** zwischen Freiheit und Sicherheit gefunden und das optimale Risiko gewählt werden. Beides ist im (Schnee-)Sport unabdingbar. →

26) OGH 25. 3. 1993, 8 Ob 505/93.

27) *Pichler*, Der Lawinenunfall zwischen toleriertem Risiko und rechtlicher Schuld, ZVR 1987, 33.

28) *Töchterle*, Vergess den Rest, bergundsteigen 2/05, 50f. Er wendet sich gegen die Gedanken der Risikominimierung und des Restrisikos und plädiert für das „gewählte Risiko“ und die „Risikooptimierung“.

29) *Berghold*, Alpine Gefahrentheorien und Risikosituationen beim Bergsteigen und Schifahren, Sicherheit im Bergland 1993, 160.

30) *Töchterle*, bergundsteigen 2/05, 50f.

31) *Kocholl*, Die Haftungsfreizeichnung bei Personenschäden, ZVR 2006, 512.

**→ In Kürze**

Der freie Skiraum kann kein rechtsfreier Raum sein. Dies besonders dann nicht, wenn von Variantenfahrern ausgelöste Schneebrettlawinen darunter liegende Pisten bedrohen, die vom Skigebietsbetreiber vor alpinen Gefahren zu sichern sind. Die Wirkungen von Warntafeln und Sperren sind neu zu überdenken, aber auch risikooptimierendes, lawinengemäßes Verhalten von den Freeridern einzufordern.

**→ Zum Thema****Über den Autor:**

Dr. Dominik Kocholl ist Leiter der Forschungsstelle für Bergsportrecht und Senior PostDoc an der Universität Innsbruck, Rechtsanwaltsanwärter bei Binder Grösswang Rechtsanwälte und Geschäftsführer der alprimo KG.  
Kontaktadresse: Wohllebengasse 10/11, A-1040 Wien  
E-Mail: dominik.kocholl@alprimo.at, Internet: www.bgnet.at

**Vom selben Autor erschienen:**

Die Haftungsfreizeichnung bei Personenschäden, ZVR 2006, 512; Naturgefahren und Zivilrecht in *Fuchs/Khakzadeh/Weber* (Hrsg), Recht im Naturgefahrenmanagement (2006) 47; Der Führer aus Gefälligkeit: Hintergründe und Rechtsvergleich, bergundsteigen 2/07, 72–77; Die Schwerkraft vor dem Gesetz – Die Rechtswidrigkeit bei stürzenden Menschen und Steinerschlag, bergundsteigen 3/06, 18; Organisationsverschulden bei Alpinveranstaltern? Sicherheit im Bergland 2006, 184; Jahrbuch des Österr. Kuratoriums für Alpine Sicherheit; Punitive damages in Österreich (2001).

**Links:**

[www.uibk.ac.at/bergsportrecht](http://www.uibk.ac.at/bergsportrecht)  
[www.alprimo.eu](http://www.alprimo.eu)  
[www.bergundsteigen.at](http://www.bergundsteigen.at)