

ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

Schwerpunkt

Schirecht

- | | | |
|--|-----------|--|
| Beiträge | 40 | Die FIS-Pistenregeln im Vergleich zur StVO
Andrea Michitsch |
| | 47 | Pistenregeln – Ein Überblick
Armin Kaltenecker und Karin Schöllnast |
| | 53 | Die Versicherungspflicht von Motorschlitten
Helga Maria Leitner |
| Bericht | 56 | Europäischer Kongress zur Vereinheitlichung des Schneesportrechts
Marwin Gschöpf |
| Rechtsprechung | 57 | Pistensicherung auf Trainingsstrecke |
| | 60 | Geltung der FIS-Regeln außerhalb der Piste |
| | 63 | Verkehrssicherungs- und Räumspflicht auf Eisenbahnkreuzung |
| Judikaturübersicht
Verwaltung | 68 | VwGH, VfGH |

Februar 2007

02

MANZ 

Redaktion

Karl-Heinz Danzl
Christian Huber
Georg Kathrein
Gerhard Pürstl

ISSN 0044-3662

Pistenregeln – Ein Überblick



Gesamtüberblick zu den Verhaltensregeln auf Schipisten in Österreich, Bedeutung der FIS-Regeln in Europa

Im Zuge einer umfassenden Analyse der Verhaltensregeln auf Österreichs Schipisten wird die Bedeutung der dabei im Mittelpunkt stehenden FIS-Regeln auch in weiteren europäischen Ländern dargestellt.

Von Armin Kaltenegger und Karin Schöllnast

ZVR 2007/22

OGH 26. 2. 1997,
3 Ob 38/97 b;
OGH 15. 12. 2005,
6 Ob 270/05 g

FIS-Regeln;
POE-Regeln;
Pistenunfal-
geschehen

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
 - 1. Historisches
 - 2. Unfallgeschehen
- B. Gegenüberstellung von FIS- und POE-Regeln
- C. Rechtsdogmatische Einordnung
 - 1. Einleitung
 - 2. Zivilrechtlicher Bezug
 - 3. Strafrechtlicher Bezug
- D. Weitere Fundstellen für Verhaltensregeln in Österreich
 - 1. Pistenregeln
 - 2. Weitere Regelwerke der FIS
- E. Anwendung der FIS-Regeln außerhalb Österreichs
 - 1. Deutschland
 - 2. Schweiz
 - 3. Italien
 - 4. Spanien
 - 5. Frankreich
- F. Zusammenfassung

lauf bis hin zur Veröffentlichung der Pistenregeln im Jahr 1968. Um neue Wintersportgeräte wie Snowboard und Carving-Schi in den FIS-Regelkatalog zu integrieren, wurden 2002 die Verhaltensregeln modernisiert und ergänzt.¹⁾ In diesem Sinne wurde die FIS-Regel Nr 5 dahingehend ergänzt, dass sich nicht nur Schifahrer oder Snowboarder, die in eine Abfahrt einfahren oder nach einem Halt wieder anfahren wollen, nach oben und unten vergewissern müssen, dass sie dies ohne Gefahr für sich und andere tun können. Diese Verpflichtung trifft auch jene Pistenbenützer, die hangaufwärts schwingen oder fahren wollen, und gilt auch für den Bereich von Pistenkreuzungen.²⁾

Von der AK Salzburg wurde 1965 nach einem dramatischen Lawinenunfall das Österreichische Kuratorium für Sicherung vor Bergfahren gegründet, welches heute unter dem Namen Kuratorium für alpine Sicherheit bekannt ist.³⁾ 1970 wurde unter Bedachtnahme auf die österr Rechtsordnung der Pistenordnungsentwurf (POE) veröffentlicht.⁴⁾ Der POE enthält 17 Pistenregeln, die als Grundlage allenfalls zu erlassender Landesgesetze dienen sollten, wobei entsprechende Landesgesetze jedoch nie erlassen wurden.⁵⁾

A. Einleitung

1. Historisches

Der internationale Schiverband – Fédération Internationale de Ski (FIS) – wurde 1924 während der ersten Olympischen Winterspiele in Chamonix mit 14 Mitgliedernationen gegründet. Heute sind der FIS 107 nationale Schiverbände angeschlossen. Die Tätigkeitsbereiche der FIS entwickelten sich von der Einführung der FIS-Schweltmeisterschaften über die Festlegung strengerer Sicherheitsbestimmungen für den Abfahrts-

2. Unfallgeschehen

Die Anzahl der Verletzten auf den Pisten setzt sich aus spitalsbehandelten Schi- und Snowboardfahrern zu-

1) www.fis-ski.com/de/fisintern/geschichte.html (23. 8. 2006).

2) OGH 22. 11. 2005, 1 Ob 219/05 w, ZVR 2006/64.

3) www.alpinesicherheit.at (16. 10. 2006).

4) *Pichler/Holzer*, Handbuch des österreichischen Schirechts (1987) 149f.

5) *Dellisch*, Nachruf für Ehrenmitglied Dr. Josef Pichler, www.alpinesicherheit.at/upload/Nachruf_DrPichler.doc (23. 8. 2006).

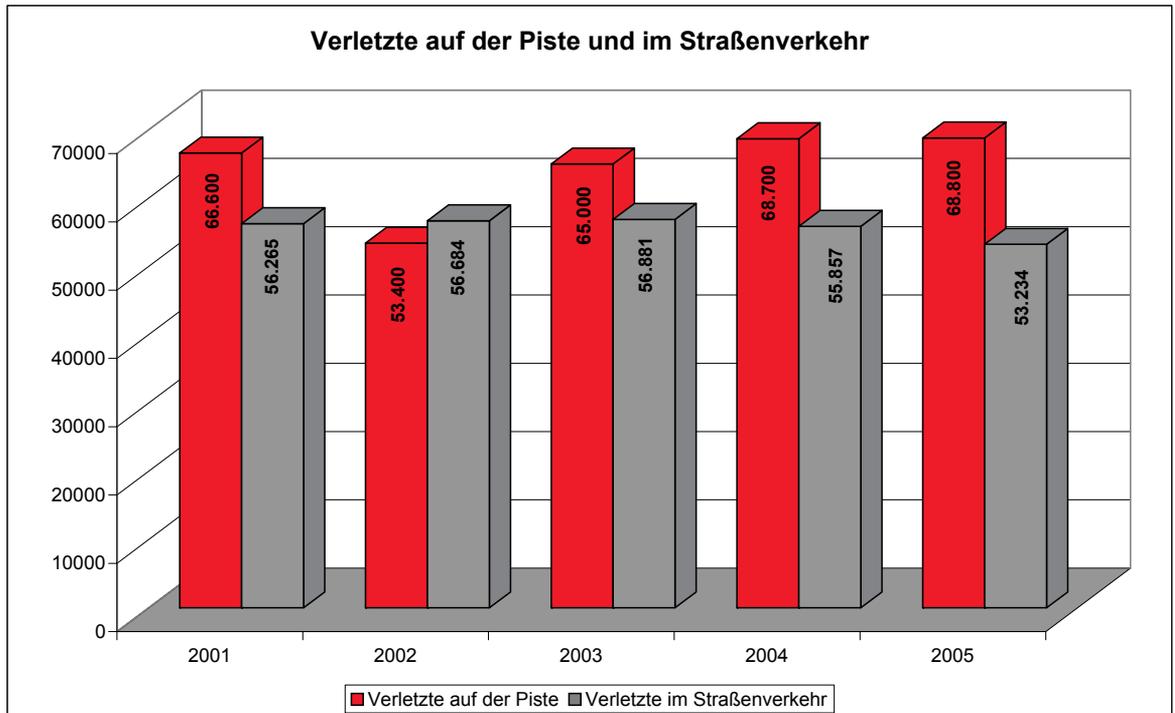
sammen. Aus der vorliegenden Statistik ist erkennbar, dass die Zahl der verletzten Schifahrer und Snowboarder auf Pisten in Österreich jährlich zuletzt bei ca. 68.000⁶⁾ liegt, und damit sogar deutlich über der ohne-

hin erschreckend hohen Verletztenszahl im Straßenverkehr. Bei den Getöteten sieht es dagegen anders aus. Im Jahr 2004 waren 29⁷⁾ Tote auf Österreichs Schipisten, aber 878⁸⁾ Tote auf Österreichs Straßen zu beklagen.

6) Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hrsg), Freizeitunfallstatistik 2005, 51.

7) Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hrsg), Freizeitunfallstatistik 2005, 51.

8) Kuratorium für Verkehrssicherheit, Verkehrsunfallstatistik 2005, 9.



B. Gegenüberstellung von FIS- und POE-Regeln

FIS-Regel	POE-Regel
Entstehung der Regelwerke	
1967 wurden von der Fédération Internationale de Ski 10 Verhaltensregeln für Schifahrer erarbeitet. ⁹⁾ Im Jahr 2002 wurde der Geltungsbereich der FIS-Regeln auf Snowboarder ausgedehnt. ¹⁰⁾	1970 wurde vom Kuratorium für Sicherung vor Berggefahren der Pistenordnungsentswurf ausgearbeitet. ¹¹⁾
Einordnung ins Rechtssystem	
Keine gültigen Rechtsnormen, auch nicht Gewohnheitsrecht, sondern eine Zusammenfassung der Sorgfaltpflichten. ¹²⁾ Der Geltungsbereich ist räumlich nicht eingeschränkt ¹³⁾ und richtet sich seit 2002 sowohl an Schifahrer als auch an Snowboarder. ¹⁴⁾	Keine gültigen Rechtsnormen, auch nicht Gewohnheitsrecht, sondern eine Zusammenfassung der Sorgfaltpflichten. ¹⁵⁾ Der Geltungsbereich umfasst räumlich Schipisten und Übungshänge und richtet sich an alle Benutzer von Schipisten. ¹⁶⁾

9) Pichler/Holzer, Handbuch 149.

10) Heermann, Modifizierte Anwendung der FIS-Regeln infolge technischer und räumlicher Neuerungen im Wintersport, www.sportrecht.org/Publikationen/FIS-Regeln.pdf (15. 5. 2006).

11) Pichler/Holzer, Handbuch 149f.

12) OGH 15. 12. 2005, 6 Ob 270/05g, ZVR 2006/221.

13) Pichler/Holzer, Handbuch 154.

14) M. Gschöpf, Snowboarder und Carver – Update zum Kollisionsunfall, ZVR 2006/52.

15) Pichler/Holzer, Handbuch 149f.

16) Pichler, Der FIS-Regelkatalog und der österreichische Pistenordnungsentswurf (POE) – Rechtsvorrang auf Schipisten? ZVR 2006/95.

Regeln im Judikaturzusammenhang¹⁷⁾

Eine der ersten veröffentlichten Entscheidungen stammt aus dem Jahr 1967, in der der OGH davon ausgeht, dass der später Abfahrende verpflichtet ist, die geringere Fertigkeit eines anderen Sportlers zu beachten und sich darauf einzustellen.¹⁸⁾ Entspricht der FIS-Regel Nr 3 und § 8 POE. Sowohl die FIS-Regeln als auch die POE-Regeln fassen die Sorgfaltsgrundsätze zusammen, die bei der Ausübung des Schisports im Interesse aller Beteiligten einzuhalten sind.¹⁹⁾

FIS-Regel Nr 1 Rücksichtnahme auf die anderen Schifahrer und Snowboarder. Jeder Schifahrer und Snowboarder muss sich so verhalten, dass er keinen anderen gefährdet oder schädigt.

§ 2 POE Schiausrüstung. Der Schifahrer hat sich so auszurüsten, dass er andere nicht mehr als gewöhnlich gefährdet.²⁰⁾
§ 14 POE Benützung der Schipisten. Schipisten dürfen nur mit Schiern und solchen Wintersportgeräten benützt werden, die eine besondere Gefährdung anderer Benutzer nicht herbeiführen.

OGH 26. 2. 1997, 3 Ob 38/97b;²¹⁾ OGH 14. 1. 2000, 1 Ob 340/99b; OGH 29. 11. 2001, 8 Ob 266/01 b.

FIS-Regel Nr 2 Beherrschung der Geschwindigkeit und der Fahrweise. Jeder Schifahrer und Snowboarder muss auf Sicht fahren. Er muss seine Geschwindigkeit und seine Fahrweise seinem Können und den Gelände-, Schnee- und Witterungsverhältnissen sowie der Verkehrsdichte anpassen.

§ 3 POE Wahl der Schipiste. Der Schifahrer hat bei der Wahl der Schipiste sein Können so zu berücksichtigen, dass er andere weder behindert noch gefährdet.²²⁾
§ 5 POE Kontrolliertes Fahren. Der Schifahrer hat so kontrolliert zu fahren, dass er jedem Hindernis ausweichen oder vor diesem anhalten kann; er hat insbesondere die Fahrgeschwindigkeit seinem Können, dem Gelände, der Schneebeschaffenheit und dem Vorhandensein anderer Personen anzupassen.
§ 6 POE Fahren auf Sicht. Der Schifahrer hat während der Fahrt das Gelände und die anderen Personen vor sich ständig genau zu beobachten, alle möglichen Hindernisse zu berücksichtigen und auf Sicht zu fahren.

OGH 23. 2. 1998, 3 Ob 309/97f;²³⁾ OGH 13. 12. 2002, 1 Ob 287/02s;²⁴⁾ OGH 14. 7. 2005, 6 Ob 76/05b;²⁵⁾ OGH 29. 11. 2005, 4 Ob 173/05b.

FIS-Regel Nr 3 Wahl der Fahrspur. Der von hinten kommende Skifahrer und Snowboarder muss seine Fahrspur so wählen, dass er vor ihm fahrende Skifahrer und Snowboarder nicht gefährdet.

§ 8 POE Vorrang des vorderen, langsameren Schifahrers. Der hintere, schnellere Schifahrer hat seine Fahrweise dem vorderen, langsameren Schifahrer anzupassen; dieser hat Vorrang gegenüber dem hinteren Fahrer. Der Schifahrer ist nicht verpflichtet, während der Fahrt die Läufer hinter sich zu beobachten, jedoch hat der die Piste querende Skiläufer auch nach oben zu beobachten und auf von oben kommende Läufer Rücksicht zu nehmen.
§ 9 POE Sicherheitsabstand. Der hintere Schifahrer hat gegenüber dem vorderen Schifahrer . . . einen angemessenen Sicherheitsabstand einzuhalten.

OGH 5. 10. 2000, 6 Ob 220/00x;²⁶⁾ OGH 23. 11. 2000, 6 Ob 269/00b;²⁷⁾ OGH 29. 11. 2005, 4 Ob 173/05b.

FIS-Regel Nr 4 Überholen. Überholt werden darf von oben oder unten, von rechts oder links, aber immer nur mit einem Abstand, der dem überholten Schifahrer oder Snowboarder für alle seine Bewegungen genügend Raum lässt.

§ 9 POE Sicherheitsabstand. . . . der überholende oder vorbeifahrende Schifahrer hat gegenüber den vor ihm fahrenden oder stehenden Personen einen angemessenen Sicherheitsabstand einzuhalten.

17) Die zit. Judikatur bezieht sich auf die jeweils angegebene FIS-Regel, einige Zitate auch auf die POE-Regeln.

18) OGH 28. 9. 1967, 6 Ob 260/67, ZVR 1968/154.

19) OGH 8. 7. 1970, 5 Ob 131/70; 25. 11. 1971, 1 Ob 308/71; 29. 11. 2005, 4 Ob 173/05b.

20) Die FIS-Regeln enthalten kein entsprechendes Gebot: *Pichler/Holzer*, Handbuch 155. Es kann aber durchaus auf die Generalklausel der FIS-Regel Nr 1 zurückgegriffen werden, vgl. *Leer*, Skirecht 1972, 37.

21) ZVR 1997/117.

22) § 3 POE entspricht der FIS-Regel Nr 2, vgl. *Leer*, Skirecht (1972) 37f.

23) ZVR 1999/4. Die E bezieht sich auch auf § 5 POE.

24) EvBl 2003/76.

25) JBl 2006, 249.

26) ZVR 2002/11.

27) ZVR 2002/4. Die E bezieht sich auch auf § 8 POE.

OGH 23. 2. 1998, 3 Ob 309/97 f; ²⁸⁾ OGH 11. 4. 2001, 9 Ob 60/01 s; ²⁹⁾ OGH 20. 10. 2005, 3 Ob 171/05 a.	
FIS-Regel Nr 5 Einfahren, Anfahren und Hangaufwärtsfahren. Jeder Schifahrer und Snowboarder, der in eine Abfahrt einfährt, nach einem Halt wieder anfahren oder hangaufwärts schwingen oder fahren will, muss sich nach oben und unten vergewissern, dass er dies ohne Gefahr für sich und andere tun kann.	§ 4 POE Beobachtungs- und Wartepflicht des anfahrenden oder in die Schipiste einfahrenden Schifahrers. Den anfahrenden oder in eine Schipiste einfahrenden Schifahrer trifft gegenüber den abfahrenden Schifahrern die Beobachtungs- und Wartepflicht; er hat sich auch davon zu überzeugen, dass er ohne Gefährdung Nachkommender den Lauf beginnen oder fortsetzen kann.
OGH 1. 7. 1987, 3 Ob 526/87; OGH 24. 5. 1989, 3 Ob 542/89; ³⁰⁾ OGH 23. 11. 2000, 6 Ob 269/00 b; ³¹⁾ OGH 8. 9. 2004, 7 Ob 195/04 h; OGH 22. 11. 2005, 1 Ob 219/05 w. ³²⁾	
FIS-Regel Nr 6 Anhalten. Jeder Schifahrer und Snowboarder muss es vermeiden, sich ohne Not an engen oder unübersichtlichen Stellen einer Abfahrt aufzuhalten. Ein gestürzter Schifahrer oder Snowboarder muss eine solche Stelle so schnell wie möglich freimachen.	§ 11 POE Verweilen auf der Schipiste. Der Schifahrer darf an einer unübersichtlichen oder engen Stelle einer Schipiste nicht unnötig verweilen; dies gilt auch für den gestürzten Schifahrer.
OGH 1. 7. 1987, 3 Ob 526/87. ³³⁾	
FIS-Regel Nr 7 Aufstieg und Abstieg. Ein Schifahrer oder Snowboarder, der aufsteigt oder zu Fuß absteigt, muss den Rand der Abfahrt benutzen.	§ 12 POE Aufsteigende Schifahrer und Fußgänger. Aufsteigende Schifahrer und Fußgänger dürfen im Allgemeinen nur den Rand einer Schipiste benutzen.
OGH 15. 12. 2005, 6 Ob 270/05 g. ³⁴⁾	
FIS-Regel Nr 8 Beachten der Zeichen. Jeder Schifahrer und Snowboarder muss die Markierung und die Signalisation beachten.	§ 13 POE Beachten der Zeichen. Jedermann hat die Zeichen an den Schipisten zu beachten.
OGH 25. 11. 1971, 1 Ob 308/71; OGH 25. 6. 1986, 1 Ob 582/86. ³⁵⁾	
FIS-Regel Nr 9 Hilfeleistung. Bei Unfällen ist jeder Schifahrer und Snowboarder zur Hilfeleistung verpflichtet. FIS-Regel Nr 10 Ausweispflicht. Jeder Schifahrer und Snowboarder, ob Zeuge oder Beteiligter, ob verantwortlich oder nicht, muss im Falle eines Unfalles seine Personalien angeben.	§ 16 POE Verhalten bei Unfällen. Alle an einem Schiunfall beteiligten Personen haben anzuhalten, einander ihre Namen und Anschriften bekannt zu geben und den verletzten Personen die erforderliche und zumutbare Hilfe zu leisten.
OGH 21. 6. 1983, 10 Os 64/83. ³⁶⁾	

28) ZVR 1999/4.

29) Die E bezieht sich auch auf § 9 POE.

30) ZVR 1990/82.

31) ZVR 2002/4.

32) ZVR 2006/64.

33) Die E bezieht sich auch auf § 11 POE.

34) ZVR 2006/221.

35) ZVR 1988/7.

36) ÖJZ-LSK 1983/167, 172; Die E bezieht sich auf FIS-Regel Nr 9 und § 16 POE.

Der POE enthält noch fünf weitere Pistenregeln, die jedoch kein Äquivalent im Regelkatalog der FIS finden.³⁷⁾

37) § 1 POE Geltungsbereich: Dieses Gesetz gilt für Schipisten. Als solche gelten Abfahrtsstrecken und Übungshänge, die allgemein und regelmäßig von zahlreichen Schifahrern benützt werden. **§ 7 POE Notsturz:** Falls dem Schifahrer rechtzeitiges Anhalten oder Ausweichen nicht möglich ist, hat er sich hinzuwerfen, um einen drohenden Zusammenstoß mit einem anderen zu vermeiden oder die Wucht des Aufpralles zu verringern, wenn dies zumutbar und unter den gegebenen Verhältnissen zur Gefahrenverminderung zweckmäßig erscheint. **§ 10 POE Vorrang des geschleppten Schifahrers:** Der

C. Rechtsdogmatische Einordnung

1. Einleitung

Die Haftung eines Schifahrers gegenüber einem anderen Schifahrer entsteht nur dann, wenn zu den un-

vom Schleplift geschleppte Schifahrer hat Vorrang gegenüber den die Liftrasse querenden Personen. **§ 15 POE Tiere auf Schipisten:** Niemand darf während des Schibetriebs Tiere auf der Schipiste frei herumlaufen lassen. **§ 17 POE: Andere Schipistenbenützer:** Die für Schifahrer erlassenen Bestimmungen gelten auch für die Benützer anderer Wintersportgeräte auf Schipisten.

vermeidbaren Risiken des Schifahrens noch weitere schuldhaftige Verhaltensweisen hinzutreten. Solche Verhaltensweisen wären bspw das unangepasste Fahrverhalten an die Beschaffenheit des Geländes, der Schneelage und das fahrerische Können oder wenn allgemein anerkannte Ausübungsregeln missachtet werden.³⁸⁾ Sowohl die FIS-Regeln als auch die POE-Regeln sind weder gültige Rechtsnormen noch Gewohnheitsrecht. Diesen Regeln kommt jedoch als Zusammenfassung der Sorgfaltspflichten, die bei der Ausübung des alpinen Schisports im Interesse aller Beteiligten zu beachten sind, erhebliche Bedeutung zu.³⁹⁾ Diese Sorgfaltspflichten sind unter allen den Alpinsport Ausübenden, also auch zwischen Schifahrern und Snowboardern, zu beachten.⁴⁰⁾ Der aus dem Straßenverkehr bekannte Vertrauensgrundsatz gem § 3 StVO gilt auch beim Schifahren und Snowboarden. Danach kann sich jeder Schifahrer darauf verlassen, dass auch andere Pistenbenützer die natürlichen Verhaltensregeln einhalten. Nur demjenigen, der selbst gegen die in den FIS-Regeln bzw im POE zusammengefassten Sorgfaltsgrundsätze verstößt, kommt der Vertrauensgrundsatz nicht zugute.⁴¹⁾

2. Zivilrechtlicher Bezug

Zivilrechtlich gelangen die Pistenregeln bei der Lösung schadenersatzrechtlicher Problemstellungen zur Anwendung. Konkreter Anknüpfungspunkt ist die Rechtswidrigkeit des Verhaltens des Schädigers. Hier stellen die Pistenregeln Verhaltensgebote zur Verfügung, die sich aus der Anerkennung absoluter Rechte durch die Rechtsordnung ergeben. Dabei beschreiben die Verhaltensregeln jene äußere Sorgfalt, die einzuhalten ist, damit fremde Güter nicht gefährdet werden.⁴²⁾ Daher ist das Schifahren auf Pisten trotz der Gefährlichkeit für andere Personen nur dann rechtswidrig, wenn die zumutbare Sorgfalt außer Acht gelassen wurde. Wenn jemand die Abwendung einer Schädigung von absolut geschützten Gütern Dritter unterlässt, handelt er nur dann rechtswidrig, wenn er die Gefahrensituation verursacht hat, wenn die Interessen des Gefährdeten wesentlich höher zu bewerten sind als jene des Untätigen oder wenn besondere gesetzliche oder vertragliche Pflichten bestehen.⁴³⁾

3. Strafrechtlicher Bezug

Den Pistenregeln kommt für die Ermittlung der objektiven Sorgfaltswidrigkeit wesentliche Bedeutung zu, da sie als Beurteilungsmaßstab für fahrlässiges Handeln herangezogen werden.⁴⁴⁾ Objektiv sorgfaltswidrig handelt eine Person dann, wenn sich ein einsichtiger und besonnener Mensch aus dem Verkehrskreis des Täters in der konkreten Situation anders verhalten würde. Das Maß der erforderlichen Sorgfalt wird in den meisten Fällen durch Rechtsnormen bestimmt. Unterhalb der Ebene der Rechtsnormen können für das Sorgfaltsmaß auch schriftliche Verhaltensmaßregeln, wie FIS-Regeln oder die POE-Regeln, in Betracht kommen.⁴⁵⁾ So ist bspw eine fahrlässige Körperverletzung gem § 88 Abs 1 StGB dadurch verwirklicht, dass ein von hinten kommender Schifahrer während seiner Schussfahrt mit einer vor ihm langsam fahrenden,

die Piste querenden Schifahrerin kollidiert. Obwohl der von hinten Kommende die Schifahrerin erstmals bereits aus einer Entfernung von 20 bis 30m wahrgenommen hatte, änderte er seine Schussfahrt nicht und hat damit gegen FIS-Regel Nr 3 verstoßen. In weiterer Folge hat der Schussfahrende der verletzten Schifahrerin keine erforderliche Hilfe geleistet, ist somit seiner Überzeugungspflicht als Verursacher des Unfalls nicht nachgekommen, was dem Tatbild des Imstichlassens eines Verletzten gem § 94 Abs 1 StGB entspricht. Durch ein derartiges Verhalten wurde gegen wichtige Grundregeln des Schilaufs verstoßen und mit besonderer Sorglosigkeit gehandelt.⁴⁶⁾

D. Weitere Fundstellen für Verhaltensregeln in Österreich

1. Pistenregeln

In Österreich gilt kein allgemeines Schipistengesetz mit Verhaltensregeln für Schifahrer und Snowboarder. Lediglich vereinzelte Fundstellen pistenrechtlichen Inhalts mit unterschiedlicher normativer Bedeutung sind vorhanden. So gibt es bspw im VlbG SportG⁴⁷⁾ die Regelung, dass Pistenwächter die Befugnis haben, Pistenbenützern, die die körperliche Sicherheit anderer gefährden oder auf Schipisten oder Schirouten Verwaltungsübertretungen begehen, die Benützung einzelner oder aller Seilbahnen oder Schleplifte zu verbieten. Im weitesten Sinn sind hierzu noch die Richtlinien der Tir LReg zu zählen, die im Tiroler Pistengütesiegel für Pistenhalter auch die FIS-Verhaltensregeln eingearbeitet hat.⁴⁸⁾ Weiters anzuführen ist eine Broschüre des Innenministeriums, in welcher neben den FIS-Regeln auch die Themen Alkohol auf der Piste und Sturzhelme für Kinder behandelt werden.⁴⁹⁾

2. Weitere Regelwerke der FIS

Von der FIS wurden weiters Verhaltensregeln für Langläufer, Sicherheitsvorschriften in Wintersportorten, Sicherheit auf Schi- und Sesselliften sowie Umwelregeln für Schisportler und Snowboarder herausgegeben.⁵⁰⁾ →

38) OGH 23. 2. 1998, 3 Ob 309/97f, ZVR 1999/4.

39) OGH 15. 12. 2005, 6 Ob 270/05g, ZVR 2006/221.

40) OGH 6. 5. 2002, 2 Ob 102/02t.

41) OGH 29. 11. 2005, 4 Ob 173/05b.

42) *Koziol*, Österreichisches Haftpflichtrecht² I (1980) 92ff.

43) *Koziol/Welser*, Bürgerliches Recht¹⁰¹ (1995) 449f.

44) OGH 29. 4. 1986, 11 Os 70/86, ZVR 1987/84 = EvBl 1987/21.

45) *Fabrizy*, StGB⁹ (2002) § 8 Rz 4f.

46) OGH 21. 6. 1983, 10 Os 64/83, ÖJZ-LSK 1983/167, 172.

47) § 14 Gesetz über die Sportförderung und die Sicherung bei der Sportausübung, LGBl 2001/58.

48) Amt der Tiroler Landesregierung Abteilung Sport (Hrsg), Tiroler Pisten-Gütesiegel, www.tirol.gv.at/themen/sport/berg-und-ski/ (23. 8. 2006); OGH 1 Ob 23/06y, ZVR 2006/223 (*Kathrein*)

49) BMJ (Hrsg), Broschüre über Gefahren und Haftungsfragen im Winter (2006).

50) FIS (Hrsg), 10 FIS Verhaltensregeln (2002), www.skileb.com/FISconductRules.pdf (23. 8. 2006).

E. Anwendung der FIS-Regeln außerhalb Österreichs

1. Deutschland

In der deutschen Rsp werden die FIS-Regeln als Maßstab der Rechtsfindung aufgrund ihrer Verkehrstypizität und nicht als Rechtsnorm herangezogen.⁵¹⁾ So wurde entschieden, dass ein Schifahrer, der Anfänger ist, darauf achten muss, dass seine Geschwindigkeit mit seinem fahrerischen Können im Einklang steht.⁵²⁾ Hinsichtlich des sachlichen Geltungsbereichs der FIS-Regeln sind Judikatur und Lehre gegensätzlicher Meinung. So wurde vom OLG Nürnberg entschieden, dass die FIS-Regeln grundsätzlich auch für Rodler gelten, da ein erwachsener Rodler für seine Fahrt grundsätzlich selbst verantwortlich ist, sein Sportgerät stets kontrollieren und sich auf überraschende Bodengegebenheiten und Begegnungen auf der Piste ebenso einstellen muss wie auch andere Wintersportler.⁵³⁾ Ein Teil der Lehre vertritt jedoch die Auffassung, dass Rodeln und Schlitten nicht unter den sachlichen Geltungsbereich der FIS-Regeln fallen, wobei jedoch eingeräumt wird, dass bezüglich der Sorgfaltsanforderungen die FIS-Regeln Nr 2 und Nr 3 anzuwenden sind.⁵⁴⁾

2. Schweiz

Für die schweizerische Gerichtspraxis gelten die zehn FIS-Regeln als Maßstab für die erforderliche Sorgfalt auf Schneesporthabfahrten, was 1991 auch vom Bundesgerichtshof entschieden und in der Praxis konstant umgesetzt wurde.⁵⁵⁾ Weiters werden die SKUS-Richtlinien⁵⁶⁾ für Schifahrer und Snowboarder und die SBS-Richtlinien⁵⁷⁾ für Schneesporthabfahrten als Maßstab herangezogen. Die SKUS hat die FIS-Regeln mit fünf Regeln für Snowboarder ergänzt.⁵⁸⁾

3. Italien

Von der italienischen Rsp wurden durchgehend und einheitlich die FIS-Verhaltensregeln für Schifahrer und Snowboarder als Grundlage herangezogen, bis im Jahr 2003 die FIS-Regeln in das Gesetz Nr 363 vom 24. 12. 2003⁵⁹⁾ übernommen wurden. Dadurch wurde die Praxis des Schifahrens rechtsgültigen Verhaltensnormen untergeordnet und Kontrollen sowie Sanktionen ermöglicht.⁶⁰⁾ Besonders erwähnenswert sind die vorgenommenen Änderungen unter Anlehnung an das Straßenverkehrsrecht. Die wichtigsten Neuerungen des Gesetzes Nr 363 sind:

- Art 8: Helmpflicht für unter 14-Jährige
- Art 9: Geschwindigkeitsregelung
- Art 12: Rechtsregel

4. Spanien

Da es auch in Spanien kein eigenes Gesetz über den Verkehr auf Pisten gibt, wurden die zehn FIS-Verhaltensregeln in der Guía Civica des Esquiador⁶¹⁾ zusammengefasst. Dies va im Hinblick auf das durch den Schisport entstehende Risiko und die Notwendigkeit, die Sicherheitsmaßnahmen zu verstärken, um sich selbst und andere nicht zu gefährden. Dies bedeutet, dass das Verhal-

ten des Schifahrers seinen technischen Fähigkeiten entsprechen muss.⁶²⁾

5. Frankreich

Die FIS-Regeln haben in Frankreich keine unmittelbare rechtliche Gültigkeit, es wurden aber doch einige FIS-Regeln in die Verordnungen der Gemeinden integriert und auch in der Rsp als Grundlage herangezogen, va die FIS-Regeln Nr 2 und 3, wobei anzumerken ist, dass in der französischen Version der FIS-Regel Nr 3 die Begriffe Schifahrer und Snowboarder durch den Begriff Nutzer ersetzt wurden, um alle Sportarten abzudecken.⁶³⁾

F. Zusammenfassung

In der österr Rsp, wie auch in der von anderen europäischen Schinationen, werden die Pistenregeln als Maßstab zur Ermittlung der gebotenen Sorgfalt herangezogen. Betrachtet man die auf hohem Niveau stagnierende Anzahl an verletzten Schifahrern und Snowboardern in Österreich, wäre eine Verankerung, zumindest der elementaren Regeln, als unmittelbare Verhaltensnormen im Sinne der Erhöhung der Sicherheit auf den Pisten wünschenswert. Damit dienen die Pistenregeln nicht nur mehr der Strafverfolgung und Schadensregulierung, sondern erhielten auch präventiven Charakter.

51) Heermann, Modifizierte Anwendung der FIS-Regeln infolge technischer und räumlicher Neuerungen im Wintersport, www.sportrecht.org/Publikationen/FIS-Regeln.pdf (30. 10. 2006).

52) LG Nürnberg-Fürth 25. 10. 1994, 13 S 1729/94.

53) OLG Nürnberg 27. 4. 2001, 6 U 1812/00.

54) Dambeck, I. Europäisches Schirechtsforum (Hrsg) 2005, Vorbemerkung zur Gesetzeslage, Literatur und Rechtsprechung in Deutschland 7f, www.forumneve.eu (3. 8. 2006).

55) Stiffler, I. Europäisches Schirechtsforum (Hrsg) 2005, Schweizer Schneesporthrecht 7f, www.forumneve.eu (3. 8. 2006).

56) Richtlinien für Schifahrer und Snowboarder, SKUS Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Schneesporthabfahrten (Hrsg), www.skus.ch/skus_d/frame.html (7. 8. 2006).

57) Seilbahnen Schweiz, Verkehrssicherungspflicht für Schneesporthabfahrten 2002.

58) Stiffler, I. Europäisches Schirechtsforum (Hrsg) 2005, Schweizer Schneesporthrecht 7f, www.forumneve.eu (3. 8. 2006). 1) Das vordere Bein muss mit einem Fangriemen fest mit dem Snowboard verbunden sein. 2) An Schiliften und auf Sesselbahnen das hintere Bein aus der Bindung lösen. 3) Vor jedem Richtungswechsel, besonders vor Fersenschwüngen (Heel Turns/Backsideschwüngen) – Blick zurück und Raum überprüfen. 4) Das Snowboard immer mit der Bindungsseite nach unten in den Schnee legen. 5) Auf Gletschern das Snowboard wegen der Spaltengefahr nicht abschnallen.

59) Norme in materia di sicurezza nella pratica deglo sport invernali da da discesa e da fondo, Legge 24 dicembre 2003, n. 363, L 363/2003, www.parlamento.it (31. 10. 2006).

60) Bruccoleri, I. Europäisches Schirechtsforum (Hrsg) 2005, Italienisches Schisportrecht 14ff, www.forumneve.eu (3. 8. 2006).

61) Guía civica de l'esquador sind Verhaltensrichtlinien für Schifahrer, www.catski.net (25. 10. 2006).

62) Arroyo, I. Europäisches Schirechtsforum 2005, Spanien, Gesetzgebung, Rechtsprechung und Literatur über das Schisportrecht 5f, www.forumneve.eu (3. 8. 2006).

63) Bailly, I. Europäisches Schirechtsforum 2005, Über die Regelungen im französischen Recht 9ff, www.forumneve.eu (3. 8. 2006).

→ In Kürze

Obwohl weder die FIS-Regeln noch der POE-Regelkatalog gültige Rechtsnormen oder Gewohnheitsrecht sind, kommt ihnen als Zusammenfassung der Sorgfaltspflichten, die bei der Ausübung des alpinen Schisports im Interesse aller Beteiligten zu beachten sind, erhebliche Bedeutung zu. Sie werden in der Rsp sowohl für fahrlässiges Handeln als auch bei der Lösung schadenersatzrechtlicher Problemstellungen als Beurteilungsmaßstab herangezogen.

→ Zum Thema**Über die Autoren:**

Dr. Armin Kaltenegger ist Leiter des Bereichs Verkehr & Mobilität im Kuratorium für Verkehrssicherheit. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, A-1100 Wien. Tel: (05) 77077-1200; Fax: (05) 77077-1187 E-Mail: armin.kaltenegger@kfv.at

Mag. Karin Schöllnast ist Verkehrsjuristin im Kuratorium für Verkehrssicherheit, Bereich Verkehr & Mobilität. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, A-1100 Wien. Tel: (05) 77077-1273; Fax: (05) 77077-1187 E-Mail: karin.schoellnast@kfv.at

Von Armin Kaltenegger erschienen:

Kaltenegger/Koller, Entziehung der Lenkberechtigung und Lenkverbot (2003); *Kaltenegger/Koller*, Der Rollschuhfahrer und seine ambivalente Rechtsnatur, ZVR 1998, 427; *Kaltenegger*, Rechtsfolgen der Alkoholbeeinträchtigung bei Radfahrern, ZVR 1999, 103; *Kaltenegger/Vergeiner*, Der Vertrauensgrundsatz der StVO – Schutz oder Tücke für Kinder? ZVR 2000, 32; *Kaltenegger*, Der Radrennfahrer in der StVO, ZVR 2002, 67; *Kaltenegger/Steinacher*, Österreichs Wege zu einer nachhaltigen Reduktion des Unfallrisikos junger Lenker, ZVR 2005/2, 63; *Kaltenegger*, Verkehrsrecht als Wegbereiter der Verkehrssicherheit, ZVR 2006, 67.

Von Karin Schöllnast erschienen:

Praxistipp zu UVS Tirol 25. 1. 2005, UVS-2004/14/119-3, ZVR 2005, 379; Licht am Tag, ZVR 2007, 32.

Links:

www.kfv.at

MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100,
Fax: (01) 531 61-455,
E-Mail: bestellen@manz.at
Besuchen Sie unseren Webshop unter www.manz.at

