

TE OGH 2012/3/1 1Ob16/12b

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 01.03.2012

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Hon.-Prof. Dr. Sailer als Vorsitzenden sowie die Hofräte Univ.-Prof. Dr. Bydlinski, Dr. Grohmann, Mag. Wurzer und Mag. Dr. Wurdinger als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei R***** W*****, vertreten durch Sattlegger Dorninger Steiner & Partner Anwaltssozietät in Linz, gegen die beklagte Partei ***** M***** S*****, vertreten durch Dr. Roland Garstenauer, Rechtsanwalt in Salzburg, wegen 6.644,84 EUR sA und Feststellung (Streitwert 2.000 EUR), über die Revision der klagenden Partei gegen das Teil- und Teilzwischenurteil des Landesgerichts Salzburg als Berufungsgericht vom 17. November 2011, GZ 53 R 273/11w-42, mit dem das Teilzwischenurteil des Bezirksgerichts Saalfelden vom 7. Juni 2011, GZ 2 C 1031/10b-34, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird teilweise Folge gegeben.

Die Entscheidung der Vorinstanzen haben als

T e i l - u n d T e i l z w i s c h e n u r t e i l

insgesamt zu lauten:

„Das Klagebegehren, die beklagte Partei sei schuldig, der klagenden Partei 6.644,84 EUR samt 4 % Zinsen seit 10. 3. 2010 zu zahlen, besteht dem Grunde nach zur Hälfte zu Recht.

Das Klagebegehren, die beklagte Partei sei schuldig, der klagenden Partei 3.322,42 EUR samt 4 % Zinsen seit 10. 3. 2010 zu zahlen, wird abgewiesen.

Die Entscheidung über die Kosten sämtlicher Instanzen bleibt der Endentscheidung vorbehalten.“

Text

Entscheidungsgründe:

Am 17. 2. 2010 stießen der Kläger und der Beklagte, beide auf Schiern unterwegs, im Schigebiet Dienten am Hochkönig frontal zusammen. Der Kläger wurde dabei verletzt. Er wollte von der Piste 13 zur Talstation der Dachegg-Sesselbahn wechseln, während der Beklagte von der Piste 11 zur Talstation der Zachhofalm-Sesselbahn fahren wollte. Die Pisten laufen vor den genannten Talstationen mit einer Durchschnittsneigung von 5 bis 8 Grad bzw 18 bis 22 Grad zunächst (getrennt) parallel zueinander, in der Folge in einer Links- bzw Rechtskurve aufeinander zu. An ihrem „Zusammenfluss“ (dem Unfallbereich) bilden sie eine etwa 30 m breite Engstelle mit einer Längsneigung von 3 Grad und einer Querneigung von 8 Grad. Beide Pisten enden hier an einer zwischen den Liftstationen liegenden Gasthausterrasse. In beiden Annäherungsbereichen befinden sich 50 bis 70 m vor der Engstelle mehrere Warnzeichen, die auf die Pistenkreuzung hinweisen und mit den Worten „LANGSAM - SLOW“ ein langsames Fahren fordern. Für den von der Piste 11 kommenden Verkehr ist vor der Engstelle auch das Schild „STOP“ (Vorrangzeichen „HALT“ iSd § 52 lit c

Z 24 StVO) aufgestellt. Von der Beschaffenheit und Neigung her sind die Pisten leicht zu befahren, sie sind aber wegen der im Bereich zwischen den Talstationen gegenläufigen Verkehrsströme besonders gefahrenträchtig. Am 17. 2. 2010 stießen der Kläger und der Beklagte, beide auf Schiern unterwegs, im Schigebiet Dienten am Hochkönig frontal zusammen. Der Kläger wurde dabei verletzt. Er wollte von der Piste 13 zur Talstation der Dachegg-Sesselbahn wechseln, während der Beklagte von der Piste 11 zur Talstation der Zachhofalm-Sesselbahn fahren wollte. Die Pisten laufen vor den genannten Talstationen mit einer Durchschnittsneigung von 5 bis 8 Grad bzw 18 bis 22 Grad zunächst (getrennt) parallel zueinander, in der Folge in einer Links- bzw Rechtskurve aufeinander zu. An ihrem „Zusammenfluss“ (dem Unfallbereich) bilden sie eine etwa 30 m breite Engstelle mit einer Längsneigung von 3 Grad und einer Querneigung von 8 Grad. Beide Pisten enden hier an einer zwischen den Liftstationen liegenden Gasthausterrasse. In beiden Annäherungsbereichen befinden sich 50 bis 70 m vor der Engstelle mehrere Warnzeichen, die auf die Pistenkreuzung hinweisen und mit den Worten „LANGSAM - SLOW“ ein langsames Fahren fordern. Für den von der Piste 11 kommenden Verkehr ist vor der Engstelle auch das Schild „STOP“ (Vorrangzeichen „HALT“ iSd Paragraph 52, Litera c, Ziffer 24, StVO) aufgestellt. Von der Beschaffenheit und Neigung her sind die Pisten leicht zu befahren, sie sind aber wegen der im Bereich zwischen den Talstationen gegenläufigen Verkehrsströme besonders gefahrenträchtig.

Am 17. 2. 2010 herrschten gute Wetter- und Sichtbedingungen. Die Pisten waren zumindest von mehreren anderen Schifahrern frequentiert. Der Kläger fuhr zunächst in gerader Richtung in vier oder fünf langgezogenen Schwüngen auf der Piste 13 ab, musste dann aber bedingt durch ein von rechts kommendes Kind nach links ausweichen. Deshalb konnte er nicht mehr gerade, sondern nur in einem Rechtsbogen auf die Engstelle zufahren. Der Beklagte fuhr auf der Piste 11 zunächst in mehreren Schwüngen auf der rechten Hälfte ab, bevor er sich knapp vor der Engstelle nach links orientierte. Er sah den Kläger etwa 20 m entfernt sich auf direktem Kollisionskurs nähern, schätzte die Entfernung aber noch nicht als kritisch ein, obwohl er bemerkte, dass der Kläger nicht in die Fahrtrichtung blickte. Etwa 10 m vor dem Kläger entschloss sich der Beklagte aber doch nach links und damit bergwärts auszuweichen. Der Kläger fuhr auf den letzten Metern und Sekunden geradewegs auf den entgegenkommenden Beklagten zu, ohne diesen zunächst zu sehen. Erst 1 bis 2 m vor der Kollision bemerkte er den anderen Schifahrer, konnte aber aufgrund der räumlichen und zeitlichen Nähe keinerlei den Zusammenstoß vermeidende Abwehrhandlung mehr setzen, sodass die beiden in entgegengesetzter Fahrtrichtung frontal zusammenstießen. Beide sind gute Schifahrer, die diesen Sport seit Jahrzehnten ausüben. Die Kollisionsgeschwindigkeit lag im Bereich zwischen 10 bis 15 km/h. Beide Parteien hätten für eine unfallvermeidende Abwehrhandlung durch Bremsen oder Ausweichen ausreichend Zeit gehabt.

Der Kläger begehrte 6.644,84 EUR sA und die Feststellung der Haftung des Beklagten für sämtliche zukünftige Schäden aus dem Schiunfall. Er berief sich - soweit für das Revisionsverfahren noch relevant - auf eine Missachtung der verbindlichen Vorrangregelung durch das „STOP-Schild“ sowie die Unaufmerksamkeit des anderen Schifahrers.

Der Beklagte verwies auf die unaufmerksame Fahrweise des Klägers, der überhaupt nicht reagiert hätte.

Das Erstgericht sprach mit Teilzwischenurteil aus, dass das Zahlungsbegehren dem Grunde nach mit 50 % zu Recht und mit 50 % nicht zu Recht bestehe. Die „STOP-Tafel“ habe anders als ein nach gültiger Verordnung auf einer öffentlichen Straße aufgestelltes Verkehrszeichen „HALT“ keinen normativen Charakter. Der Kläger habe den vor ihm liegenden Pistenbereich überhaupt nicht beobachtet, während der Beklagte in völliger Fehleinschätzung der Situation keinerlei Abwehrhandlung gesetzt habe. Ihr Verschulden sei deshalb als gleich einzustufen.

Das von beiden Parteien angerufene Berufungsgericht gab der Berufung des Klägers nicht, jener des Beklagten hingegen teilweise Folge. Es sprach aus, dass das Zahlungsbegehren dem Grunde nach mit einem Viertel zu Recht bestehe und wies das Begehren auf Zahlung von 4.983,63 EUR sA ab. Ebenso wie das Erstgericht verneinte es eine verbindliche Vorrangregelung durch das „STOP-Schild“, unabhängig von dessen nicht festgestellter Position bzw Erkennbarkeit für den Beklagten. Ein derartiges Zeichen könne auf einer Schipiste nur dann eine unmissverständliche und allgemein zu beachtende Regelung bilden, wenn es etwa an der Einmündung eines Schiwegs oder einer Umfahrung in die Hauptpiste aufgestellt werde, nicht auf einem derartigen neuralgischen Pistenbereich. Beide Schifahrer wären im Bereich dieser Engstelle zu besonderer Vorsicht verpflichtet gewesen. Der Kläger habe es an dieser Vorsicht gänzlich fehlen lassen, während der Beklagte trotz Erkennens des direkten Kollisionskurses zu spät reagiert habe. Das Verschulden des Klägers überwiege allerdings deutlich, weshalb eine Verschuldensteilung von 3 : 1 zu seinen Lasten gerechtfertigt sei.

Das Berufungsgericht ließ die ordentliche Revision wegen fehlender höchstgerichtlicher Rechtsprechung zur rechtlichen Relevanz eines derartigen „STOP-Schildes“ auf einer Schipiste zu.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision des Klägers, der sein Mitverschulden im Ausmaß eines Drittels akzeptiert und eine entsprechende Abänderung, in eventu Aufhebung des angefochtenen Urteils begehrt, ist zulässig und teilweise berechtigt.

Die Parteien kritisierten im Rechtsmittelverfahren nicht, dass die Vorinstanzen österreichisches Recht anwendeten. Dies erfolgte nach Art 4 Abs 1 der Verordnung (EG) Nr 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2007 über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht („Rom II“), ABl 2007 L 199 S 40 - 49, die nach ihren Art 31 und 32 auf den Unfall vom 17. 2. 2010 bereits anzuwenden war, auch zu Recht. Die Parteien kritisierten im Rechtsmittelverfahren nicht, dass die Vorinstanzen österreichisches Recht anwendeten. Dies erfolgte nach Artikel 4, Absatz eins, der Verordnung (EG) Nr 864 aus 2007, des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2007 über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht („Rom II“), Amtsblatt 2007, L 199 S 40 - 49, die nach ihren Artikel 31 und 32 auf den Unfall vom 17. 2. 2010 bereits anzuwenden war, auch zu Recht.

Die StVO gilt nach ihrem § 1 Abs 1 Satz 1 für Straßen mit öffentlichem Verkehr. Straßen sind nach § 2 Abs 1 Z 1 StVO für den Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr bestimmte Landflächen. Demnach sind Schipisten keine Straßen im Sinn der StVO (vgl Pürstl, StVO13 [2011] § 1 Anm 2). Dass die Vorrangregeln der StVO auf Schipisten grundsätzlich nicht gelten, wird von den Parteien auch nicht in Zweifel gezogen. Primärer Streitpunkt ist aber, ob ein „STOP-Schild“ nach § 52 lit c Z 24 StVO eine verbindliche Vorrangregelung mit vergleichbaren Konsequenzen, wie sie die StVO im Verhältnis vorrangberechtigter und wartepflichtiger Verkehrsteilnehmer kennt, schafft. Die StVO gilt nach ihrem Paragraph eins, Absatz eins, Satz 1 für Straßen mit öffentlichem Verkehr. Straßen sind nach Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer eins, StVO für den Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr bestimmte Landflächen. Demnach sind Schipisten keine Straßen im Sinn der StVO vergleiche Pürstl, StVO13 [2011] Paragraph eins, Anmerkung 2,). Dass die Vorrangregeln der StVO auf Schipisten grundsätzlich nicht gelten, wird von den Parteien auch nicht in Zweifel gezogen. Primärer Streitpunkt ist aber, ob ein „STOP-Schild“ nach Paragraph 52, Litera c, Ziffer 24, StVO eine verbindliche Vorrangregelung mit vergleichbaren Konsequenzen, wie sie die StVO im Verhältnis vorrangberechtigter und wartepflichtiger Verkehrsteilnehmer kennt, schafft.

Der Kläger beruft sich dazu auf Nr 8 der FIS-Regeln (Verhaltensregeln für Schifahrer und Snowboarder in der Fassung 2002). Diese sind ebenso wie der vom österreichischen Kuratorium für Sicherung vor Berggefahren erarbeitete Pistenordnungsentwurf (sogenannte POE-Regeln) keine gültigen Rechtsnormen, sie sind auch nicht Gewohnheitsrecht. Als Zusammenfassung der Sorgfaltspflichten, die bei der Ausübung des alpinen Schisports im Interesse aller Beteiligten zu beachten sind, und bei der Anwendung des allgemeinen Grundsatzes, dass sich jeder so verhalten muss, dass er keinen anderen gefährdet, kommt diesen Regeln jedoch erhebliche Bedeutung zu (RIS-Justiz RS0023793; vgl RS0023410 [T1]). Der Kläger beruft sich dazu auf Nr 8 der FIS-Regeln (Verhaltensregeln für Schifahrer und Snowboarder in der Fassung 2002). Diese sind ebenso wie der vom österreichischen Kuratorium für Sicherung vor Berggefahren erarbeitete Pistenordnungsentwurf (sogenannte POE-Regeln) keine gültigen Rechtsnormen, sie sind auch nicht Gewohnheitsrecht. Als Zusammenfassung der Sorgfaltspflichten, die bei der Ausübung des alpinen Schisports im Interesse aller Beteiligten zu beachten sind, und bei der Anwendung des allgemeinen Grundsatzes, dass sich jeder so verhalten muss, dass er keinen anderen gefährdet, kommt diesen Regeln jedoch erhebliche Bedeutung zu (RIS-Justiz RS0023793; vergleiche RS0023410 [T1]).

Der Unfall ereignete sich im echten „Gegenverkehr“, in dem in der Nähe der Liftstationen aus (mehr oder weniger) entgegengesetzter Richtung zwei Pisten zusammentrafen und eine Vorrangslage im Sinn der FIS-Regel Nr 3 nicht bestand (vgl Pichler, Wer hat Vorrang, wer hat Nachrang beim Schifahren?, ZVR 2005/33, 118). Deren Anwendung stand ebenso wie jene der Nr 5 auch nie zur Diskussion. Der Unfall ereignete sich im echten „Gegenverkehr“, in dem in der Nähe der Liftstationen aus (mehr oder weniger) entgegengesetzter Richtung zwei Pisten zusammentrafen und eine Vorrangslage im Sinn der FIS-Regel Nr 3 nicht bestand vergleiche Pichler, Wer hat Vorrang, wer hat Nachrang beim Schifahren?, ZVR 2005/33, 118). Deren Anwendung stand ebenso wie jene der Nr 5 auch nie zur Diskussion.

FIS-Regel Nr 8 verpflichtet nun jeden Schifahrer und Snowboarder, die Markierung und die Signalisation zu beachten. Nach den Erläuterungen zu dieser FIS-Regel sind Pisten mit Hinweis-, Gefahren- und Sperrtafeln gekennzeichnet. Ist eine Piste als gesperrt oder geschlossen bezeichnet, ist dies ebenso zwingend zu beachten wie der Hinweis auf

Gefahren. Die FIS-Regel Nr 8 ist vor allem für Haftungsfragen betreffend den Pistenhalter relevant, der sich auf die Einhaltung seiner Anweisungen weitgehend verlassen kann (Marwin Gschöpf, Die 10 FIS-Regeln als Sorgfaltsmaßstab für das Verhalten auf Schipisten - praxisrelevante Sonderfälle, Vortrag beim 37. SKILEX-Kongress 2010, 10). Das hier verwendete Vorrangzeichen „HALT“ (§ 52 lit c Z 24 StVO) zählt nicht zu den in der ÖNORM S 4611 Teil 1 beschriebenen standardisierten Symbolen für Warn-, Gefahren-, Sperr- und Hinweiszeichen. Ö-NORMEN, die nicht durch konkrete Rechtsvorschriften für verbindlich erklärt wurden, haben nur insofern Bedeutung, als sie - konkludent - zum Gegenstand von Verträgen gemacht wurden (RIS-Justiz RS0038622 [T1]; vgl RS0062077). Die zitierte ÖNORM, die nach ihrem Punkt 1 (Anwendungsbereich) als Grundlage für die Einteilung von Schipisten in verschiedene Schwierigkeitsgrade sowie für die Markierung und Beschilderung von Schipisten zur Information der Schifahrer dient, bezieht sich auf das Verhältnis zwischen Schifahrern (und wohl auch Snowboardern) und Pistenhalter, das ja in der Regel durch den Erwerb einer Liftkarte vertraglicher Natur ist. Die ÖNORM konkretisiert dennoch die (vertragliche) Pistensicherungspflicht des Pistenhalters. FIS-Regel Nr 8 verpflichtet nun jeden Schifahrer und Snowboarder, die Markierung und die Signalisation zu beachten. Nach den Erläuterungen zu dieser FIS-Regel sind Pisten mit Hinweis-, Gefahren- und Sperrtafeln gekennzeichnet. Ist eine Piste als gesperrt oder geschlossen bezeichnet, ist dies ebenso zwingend zu beachten wie der Hinweis auf Gefahren. Die FIS-Regel Nr 8 ist vor allem für Haftungsfragen betreffend den Pistenhalter relevant, der sich auf die Einhaltung seiner Anweisungen weitgehend verlassen kann (Marwin Gschöpf, Die 10 FIS-Regeln als Sorgfaltsmaßstab für das Verhalten auf Schipisten - praxisrelevante Sonderfälle, Vortrag beim 37. SKILEX-Kongress 2010, 10). Das hier verwendete Vorrangzeichen „HALT“ (Paragraph 52, Litera c, Ziffer 24, StVO) zählt nicht zu den in der ÖNORM S 4611 Teil 1 beschriebenen standardisierten Symbolen für Warn-, Gefahren-, Sperr- und Hinweiszeichen. Ö-NORMEN, die nicht durch konkrete Rechtsvorschriften für verbindlich erklärt wurden, haben nur insofern Bedeutung, als sie - konkludent - zum Gegenstand von Verträgen gemacht wurden (RIS-Justiz RS0038622 [T1]; vergleiche RS0062077). Die zitierte ÖNORM, die nach ihrem Punkt 1 (Anwendungsbereich) als Grundlage für die Einteilung von Schipisten in verschiedene Schwierigkeitsgrade sowie für die Markierung und Beschilderung von Schipisten zur Information der Schifahrer dient, bezieht sich auf das Verhältnis zwischen Schifahrern (und wohl auch Snowboardern) und Pistenhalter, das ja in der Regel durch den Erwerb einer Liftkarte vertraglicher Natur ist. Die ÖNORM konkretisiert dennoch die (vertragliche) Pistensicherungspflicht des Pistenhalters.

Marwin Gschöpf (Die neue italienische Schipistenordnung - Vorbild für Österreich?, ZVR 2004/109, 388) leitet aus der FIS-Regel Nr 8 ab, dass etwaige vom Pistenhalter errichtete Tafeln die Vorrangsituation an Pistenkreuzungen verbindlich regeln, ohne allerdings näher darzulegen, wie diese Tafeln zu gestalten sind und ob diese Verbindlichkeit zur Warte- oder im Fall eines „STOP-Schildes“ zu einer Anhaltepflicht führt.

Stabentheiners Beitrag zu den Ergebnissen des 30. Zusammentreffens des Rechtssymposiums des Fachverbandes der Seilbahnen (Pistenkreuzungen, ZVR 2011/206, 356) behandelt das Problem des Zusammentreffens von Wintersportlern auf Pisteneinmündungen und Pistenkreuzungen unter dem Aspekt der Pistensicherungspflicht des Pistenhalters, der solche Bereiche nur ausnahmsweise, abgestellt auf die Kriterien der Einsehbarkeit, der Einmündungs- bzw Kreuzungssituation, des Einmündungs- oder Kreuzungswinkels sowie der zu erwartenden Fahrgeschwindigkeiten kennzeichnen, absichern bzw entschärfen müsse, und zwar je nach Intensität der Gefahr durch deutliche Beschilderung (etwa gemäß Empfehlung der ÖNORM) oder erforderlichenfalls durch Netze mit der Aufschrift „LANGSAM“ oder „LOW“ oder durch richtungsgebende Netze bzw in Extremfällen durch Verengung in Form einer „Schleuse“ (aaO 357). Soweit es das Verhalten der Wintersportler selbst betrifft, wird ebenso wie von Pichler (aaO 120) verlangt, dass diese solche Kreuzungsbereiche mit erhöhter Aufmerksamkeit und Vorsicht befahren und beim Einfahren auch die Ankommrichtung der Benutzer der anderen Piste beobachten. Verwiesen wird auf die Eigenverantwortung jedes Pistenbenützers.

Gerade diese von Schifahrern und Snowboardern zu fordernde Eigenverantwortlichkeit, die im allgemeinen Rücksichtnahmegebot der FIS-Regel Nr 1 zum Ausdruck kommt, ist ein wesentlicher Punkt, der gegen das (vom Kläger gewünschte) Ergebnis einer verbindlichen Vorrangregelung mit Warte- oder Anhaltepflicht durch Vorrangzeichen auf einer Schipiste spricht. Wäre von einer verbindlichen Regelung eines Vorrang-Nachrang-Verhältnisses auszugehen, wäre es letztlich nur konsequent, vergleichbar § 3 StVO den Vertrauensgrundsatz anzuwenden: Der bevorrangte Pistenbenützer könnte darauf vertrauen, dass der von der benachrangten Piste Kommende seinen Vorrang wahrt, was eine vorsichtige und rücksichtsvolle Fahrweise des „Vorrangberechtigten“ zweifellos nicht fördert. Dazu kommen die Probleme der Erkennbarkeit der Vorrangregelung selbst, der Einschätzbarkeit des richtigen Verhaltens sowie der

gerade durch eine derartige Regelung hervorgerufenen Gefahrensituation. Im Straßenverkehr sind die Vorrangzeichen der StVO in der Regel (der Rechtslage entsprechend) so positioniert, dass sie eine Vorrangsituation für die Verkehrsteilnehmer eindeutig klarstellen, weshalb sowohl Wartepflichtige als auch Vorrangberechtigte wissen (sollten), was sie zu tun haben. Fahrzeuge im Straßenverkehr bewegen sich regelmäßig auf vorgegebenen Fahrbahnen und Fahrlinien, während beim Schilauf ständige Änderungen der Fahrtrichtung, der Fahrweise und Fahrgeschwindigkeit zum Wesen dieses Sports gehören und die Fahrspuren im normalen Pistenbetrieb kreuz und quer verlaufen (Pichler aaO 117). Die Möglichkeit zur Einschätzung, welcher Pistenbenutzer dem anderen nun den Vorrang zu gewähren hat, lässt sich mit den im Straßenverkehr üblichen Verhältnissen nicht vergleichen. Das Problem der fehlenden oder schlechten Erkennbarkeit eines Vorrangzeichens sowohl für Vorrangberechtigte als auch für Wartepflichtige könnte wohl auch nicht durch das Aufstellen mehrerer Schilder beseitigt werden. Ein „Schilderwald“ schafft einerseits nur Verwirrung und erhöht andererseits die Gefahr, dass Pistenbenutzer mit den aufgestellten Tafeln kollidieren. In diesem Fall setzt sich der Pistenhalter dem Vorwurf aus, gerade durch das Aufstellen von derartigen Vorrangzeichen seine Pistensicherungspflicht verletzt zu haben. Bleibt ein Schifahrer oder Snowboarder als Reaktion auf ein „STOP-Schild“ in einem unübersichtlichen Pistenbereich stehen, vergrößert dies die Gefahr von „Auffahrunfällen“ mit nachfolgenden Benützern der angeblich benachrangten Piste. Derartigen Gefahren soll gerade durch die FIS-Regel Nr 6 begegnet werden. Gerade diese von Schifahrern und Snowboardern zu fordernde Eigenverantwortlichkeit, die im allgemeinen Rücksichtnahmegebot der FIS-Regel Nr 1 zum Ausdruck kommt, ist ein wesentlicher Punkt, der gegen das (vom Kläger gewünschte) Ergebnis einer verbindlichen Vorrangregelung mit Warte- oder Anhaltepflicht durch Vorrangzeichen auf einer Schipiste spricht. Wäre von einer verbindlichen Regelung eines Vorrang-Nachrang-Verhältnisses auszugehen, wäre es letztlich nur konsequent, vergleichbar Paragraph 3, StVO den Vertrauensgrundsatz anzuwenden: Der bevorrangte Pistenbenutzer könnte darauf vertrauen, dass der von der benachrangten Piste Kommende seinen Vorrang wahrt, was eine vorsichtige und rücksichtsvolle Fahrweise des „Vorrangberechtigten“ zweifellos nicht fördert. Dazu kommen die Probleme der Erkennbarkeit der Vorrangregelung selbst, der Einschätzbarkeit des richtigen Verhaltens sowie der gerade durch eine derartige Regelung hervorgerufenen Gefahrensituation. Im Straßenverkehr sind die Vorrangzeichen der StVO in der Regel (der Rechtslage entsprechend) so positioniert, dass sie eine Vorrangsituation für die Verkehrsteilnehmer eindeutig klarstellen, weshalb sowohl Wartepflichtige als auch Vorrangberechtigte wissen (sollten), was sie zu tun haben. Fahrzeuge im Straßenverkehr bewegen sich regelmäßig auf vorgegebenen Fahrbahnen und Fahrlinien, während beim Schilauf ständige Änderungen der Fahrtrichtung, der Fahrweise und Fahrgeschwindigkeit zum Wesen dieses Sports gehören und die Fahrspuren im normalen Pistenbetrieb kreuz und quer verlaufen (Pichler aaO 117). Die Möglichkeit zur Einschätzung, welcher Pistenbenutzer dem anderen nun den Vorrang zu gewähren hat, lässt sich mit den im Straßenverkehr üblichen Verhältnissen nicht vergleichen. Das Problem der fehlenden oder schlechten Erkennbarkeit eines Vorrangzeichens sowohl für Vorrangberechtigte als auch für Wartepflichtige könnte wohl auch nicht durch das Aufstellen mehrerer Schilder beseitigt werden. Ein „Schilderwald“ schafft einerseits nur Verwirrung und erhöht andererseits die Gefahr, dass Pistenbenutzer mit den aufgestellten Tafeln kollidieren. In diesem Fall setzt sich der Pistenhalter dem Vorwurf aus, gerade durch das Aufstellen von derartigen Vorrangzeichen seine Pistensicherungspflicht verletzt zu haben. Bleibt ein Schifahrer oder Snowboarder als Reaktion auf ein „STOP-Schild“ in einem unübersichtlichen Pistenbereich stehen, vergrößert dies die Gefahr von „Auffahrunfällen“ mit nachfolgenden Benützern der angeblich benachrangten Piste. Derartigen Gefahren soll gerade durch die FIS-Regel Nr 6 begegnet werden.

Insgesamt zeigt sich somit, dass derartige, der StVO entnommene Vorrangzeichen nicht unbedingt zur Entschärfung neuralgischer Pisteneinmündungen oder Pistenkreuzungen beitragen, sondern eher zusätzliche Probleme schaffen. Eine § 1 Abs 2 StVO (für Straßen ohne öffentlichen Verkehr) entsprechende Ermächtigung des Pistenhalters durch die FIS-Regel Nr 8, mit dem Aufstellen von Vorrangzeichen (hier „STOP-Schild“ iSd § 52 lit c Z 24 StVO) auf Pistenkreuzungen oder Pisteneinmündungen eine § 19 Abs 4 StVO vergleichbare bindende Vorrangregelung mit der Konsequenz einer Wartepflicht oder Anhaltepflicht zu schaffen, besteht nicht. Ein Vorrang des Klägers war demnach nicht gegeben. Insgesamt zeigt sich somit, dass derartige, der StVO entnommene Vorrangzeichen nicht unbedingt zur Entschärfung neuralgischer Pisteneinmündungen oder Pistenkreuzungen beitragen, sondern eher zusätzliche Probleme schaffen. Eine Paragraph eins, Absatz 2, StVO (für Straßen ohne öffentlichen Verkehr) entsprechende Ermächtigung des Pistenhalters durch die FIS-Regel Nr 8, mit dem Aufstellen von Vorrangzeichen (hier „STOP-Schild“

iSd Paragraph 52, Litera c, Ziffer 24, StVO) auf Pistenkreuzungen oder Pisteneinmündungen eine Paragraph 19, Absatz 4, StVO vergleichbare bindende Vorrangregelung mit der Konsequenz einer Wartepflicht oder Anhaltepflicht zu schaffen, besteht nicht. Ein Vorrang des Klägers war demnach nicht gegeben.

Beide Schifahrer waren bei Annäherung an die Pisteneinmündung zu besonderer Vorsicht und Aufmerksamkeit sowie zur Beobachtung der von der jeweiligen anderen Piste kommenden Wintersportler verpflichtet. Selbst wenn dem „STOP-Schild“ als Warnhinweis insoweit Bedeutung zuzumessen wäre, als die von der Piste 11 kommenden Schifahrer und Snowboarder zu einer erhöhten Aufmerksamkeit verpflichtet gewesen wären, hätte dies auf das Ergebnis der Verschuldensteilung keinen entscheidenden Einfluss. Der Kläger beobachtete den „entgegenkommenden Verkehr“ überhaupt nicht, was einen krassen Verstoß gegen die FIS-Regel Nr 1 bedeutete. Der Beklagte seinerseits erkannte den direkten Kollisionskurs sogar, reagierte aber zunächst gar nicht. Eine unterschiedliche Gewichtung des jeweiligen Aufmerksamkeitsfehlers zu Lasten eines der beiden Schifahrer ist in dieser Situation nicht sachgerecht, weil keiner der Beteiligten das primär unfallauslösende Verhalten setzte (vgl 3 Ob 171/05a mwN), sondern beide unaufmerksam aufeinander zufuhren. Damit erweist sich die vom Erstgericht vorgenommene Teilung des Schadens im Verhältnis 1 : 1 nach § 1304 ABGB als zutreffend. Beide Schifahrer waren bei Annäherung an die Pisteneinmündung zu besonderer Vorsicht und Aufmerksamkeit sowie zur Beobachtung der von der jeweiligen anderen Piste kommenden Wintersportler verpflichtet. Selbst wenn dem „STOP-Schild“ als Warnhinweis insoweit Bedeutung zuzumessen wäre, als die von der Piste 11 kommenden Schifahrer und Snowboarder zu einer erhöhten Aufmerksamkeit verpflichtet gewesen wären, hätte dies auf das Ergebnis der Verschuldensteilung keinen entscheidenden Einfluss. Der Kläger beobachtete den „entgegenkommenden Verkehr“ überhaupt nicht, was einen krassen Verstoß gegen die FIS-Regel Nr 1 bedeutete. Der Beklagte seinerseits erkannte den direkten Kollisionskurs sogar, reagierte aber zunächst gar nicht. Eine unterschiedliche Gewichtung des jeweiligen Aufmerksamkeitsfehlers zu Lasten eines der beiden Schifahrer ist in dieser Situation nicht sachgerecht, weil keiner der Beteiligten das primär unfallauslösende Verhalten setzte (vergleiche 3 Ob 171/05a mwN), sondern beide unaufmerksam aufeinander zufuhren. Damit erweist sich die vom Erstgericht vorgenommene Teilung des Schadens im Verhältnis 1 : 1 nach Paragraph 1304, ABGB als zutreffend.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf § 52 Abs 2 und § 393 Abs 4 ZPO. Die Kostenentscheidung gründet sich auf Paragraph 52, Absatz 2 und Paragraph 393, Absatz 4, ZPO.

Textnummer

E100403

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2012:0010OB00016.12B.0301.000

Im RIS seit

24.04.2012

Zuletzt aktualisiert am

06.08.2013

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at