jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 2005/11/22 1Ob219/05w

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 22.11.2005

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofs Dr. Gerstenecker als Vorsitzenden sowie durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofs Dr. Zechner, Univ. Doz. Dr. Bydlinski, Dr. Fichtenau und Dr. Glawischnig als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Sabine E*****, vertreten durch Lenz & Luger Rechtsanwälte OEG in Dornbirn, gegen die beklagte Partei Franco Anton N*****, vertreten durch Kaufmann & Thurnher Rechtsanwälte GmbH in Dornbirn, wegen EUR 6.349 sA und Feststellung (Streitwert: EUR 1.000), infolge ordentlicher Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Landesgerichts Feldkirch als Berufungsgericht vom 15. Juni 2005, GZ 3 R 173/05x-13, mit dem das Teil- und Zwischenurteil des Bezirksgerichts Montafon vom 23. März 2005, GZ 1 C 656/04k-9, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die Kosten des Revisionsverfahrens sind weitere Verfahrenskosten.

Text

Entscheidungsgründe:

Der Schiunfall der Streitteile ereignete sich im Einmündungsbereich der Schiroute 11 in die Schipiste 3. In diesem Bereich verläuft die Piste 3 in einer Kurve mit einer Richtungsänderung von etwa 90 Grad; die Schiroute 11 geht nahezu geradlinig in die weiterführende Piste 3 über. Auf beiden Pisten war zum Unfallszeitpunkt jeweils ein Hinweisschild „Achtung Pistenkreuzung" rechts und links der jeweiligen Piste aufgestellt. Sowohl die Sicht- als auch die Schneebedingungen waren gut.

Die Klägerin, eine mittelmäßige Schifahrerin, fuhr „in mittelgroßen Schwüngen" auf der Schiroute 11 hangabwärts. Zur gleichen Zeit fuhr der Beklagte, ein ausgezeichneter Schifahrer, mit Carvingschiern ohne Stöcke in Carvingschwüngen auf der Schipiste 3 und beabsichtigte, die Piste zu queren, um dann „am dortigen Pistenrand" zu halten und auf seine Frau zu warten. Zum Zeitpunkt, als der Beklagte über eine Kuppe im Bereich der Kreuzung von der Piste 3 in die Schiroute 11 einfuhr, spurte die Klägerin ca 10 Meter oberhalb der Position des Beklagten auf der Schiroute 11, wobei sie ca 10 Meter vor dem Beklagten fuhr, diesem sohin ihren Rücken zuwandte. Die Klägerin fuhr leicht schräg abwärts in Richtung des rechten Pistenrandes. Der Beklagte fuhr mit „mittelschneller" Geschwindigkeit von ca 60 km/h in einem klassischen Carvingschwung die Schiroute 11 querend, leicht hangaufwärts fahrend, gleichfalls zum rechten Pistenrand. Er nahm die Klägerin zwar wahr, dachte aber nicht, dass sie eine Gefahr darstellen würde, und beachtete sie in der Folge nicht weiter. Die Klägerin fuhr gleichfalls mit mittlerer Geschwindigkeit. Sie führte einen Linksschwung leicht hangabwärts in Richtung der linken Seite der Schiroute 11 aus. Zuvor hatte sie den Beklagten nicht wahrgenommen. Als sie leicht abwärts nach links spurte, während der Beklagte

leicht aufwärts nach rechts unterwegs war, fuhren beide direkt aufeinander zu. Als sich beide jeweils gegenseitig auf Kollisionskurs wahrnahmen, war es ihnen nicht mehr möglich, auszuweichen oder zu bremsen und dadurch eine Kollision zu verhindern. Beide kamen zu Sturz und wurden verletzt. Für die Klägerin war die Kollision nicht vermeidbar. Für den Beklagten wäre sie dann vermeidbar gewesen, wenn er das Fahrverhalten der Klägerin, nachdem er diese erstmals wahrgenommen hatte, weiter beobachtet und davon Abstand genommen hätte, in deren Richtung zu fahren. Ebenso wäre die Kollision vermieden worden, wenn der Beklagte nicht hangaufwärts, sondern hangabwärts gefahren wäre.

Die Klägerin begehrte Schadenersatz von EUR 6.349 sowie die Feststellung der Haftung des Beklagten für sämtliche Folgen aus diesem Schiunfall. Der Beklagte sei in die Pistenkreuzung eingefahren, ohne auf die Klägerin zu achten. Er sei nicht auf Sicht gefahren und habe gegen die FIS-Regeln verstoßen.

Der Beklagte wandte im Wesentlichen ein, ihm sei die Gefährlichkeit des Kreuzungsbereichs bekannt gewesen, weshalb er in diesem Bereich immer langsam fahre. Er habe die Piste 11 zum rechten Pistenrand hin queren wollen, um dort stehen zu bleiben. Er habe die auf der Schiroute 11 fahrende Klägerin sehr wohl bemerkt und auf sie geachtet. Vor der Kollision sei diese parallel zu und oberhalb von ihm in die gleiche Richtung gefahren. Sie habe unerwartet und für den Beklagten nicht vorhersehbar plötzlich zu einem Linksschwung angesetzt, obwohl sie den Beklagten sehen hätte müssen. Die Klägerin treffe das Alleinverschulden, weil sie entgegen den FIS-Regeln ihre Geschwindigkeit nicht ihrem Fahrkönnen bzw den Geländeverhältnissen angepasst habe. Entgegen der FIS-Regel 3 habe sie als von hinten (oben) Kommende ihre Fahrspur nicht so gewählt, dass sie den vor (unter) ihr fahrenden Beklagten nicht gefährdet.

Das Erstgericht sprach in seinem (als Zwischenurteil bezeichneten) Teil- und Zwischenurteil aus, dass der Beklagte für sämtliche Folgen, Nachteile und Schäden aus dem Schiunfall hafte und dem Grunde nach schuldig sei, der Klägerin Schadenersatz zu leisten. Da der Beklagte hangaufwärts gefahren sei, sei es nach der FIS-Regel 5 zu einer Vorrangumkehr gekommen, sodass ihn eine Beobachtungspflicht nach oben getroffen habe. Er habe die Klägerin vor der Kollision auch wahrnehmen können, wogegen sie ihn nicht gesehen habe. Dem Beklagten hätte auch klar sein müssen, dass die Klägerin, die hangabwärts in Richtung des rechten Pistenrandes gefahren sei, irgendwann einen Linksschwung in Richtung des linken Randes der Schipiste führen werde. Im Hinblick darauf hätte er allenfalls hangabwärts fahren bzw bremsen müssen, um eine Kollision zu vermeiden. Ihn treffe daher das Alleinverschulden am Unfall, der für die Klägerin unvermeidbar gewesen sei.

Das Berufungsgericht bestätigte diese Entscheidung, sprach aus, dass der Wert des Entscheidungsgegenstands EUR 4.000 nicht aber EUR 20.000 übersteige, und erklärte die ordentliche Revision für zulässig. Bei den FIS-Regeln handle es sich um die Zusammenfassung des durch den Gesetzgeber allgemein vorausgesetzten Sorgfaltsmaßstabs bei der Pistenbenützung. Nach der neugefassten FIS-Regel 5 müsse jeder Schifahrer und Snowboarder, der in eine Abfahrt einfahre, nach einem Halt wieder anfahre oder hangaufwärts schwingen oder fahren wolle, sich nach oben und unten vergewissern, dass er dies ohne Gefahr für sich und andere tun könne. Damit sei eine Nachrangsonderregel formuliert worden, die der allgemeinen Nachrangregel (FIS-Regel 3) vorgehe. Werde ein Schwung „bis zur Bergauffahrt geschnitten", könne selbst ein höchst aufmerksamer von oben kommender Fahrer eine Kollision unter Umständen nicht mehr verhindern. Die neue FIS-Regel 5 erläge sohin dem Carver oder Boarder eine besondere Rücksichtnahme auf und normiere dessen Nachrang als Konsequenz aus der besonderen Fahrweise, die der allgemeinen Abwärtsbewegung des Pistenverkehrs zuwiderlaufe. Die Klägerin habe als von oben kommende Pistenbenützerin auf den plötzlich auftretenden „Gegenverkehr" nicht mehr kollisionsverhütend reagieren können, nachdem sie zum Linksschwung angesetzt hatte. Sie habe mit einem solchen Fahrmanöver des sich von der Piste 3 nähernden Beklagten auch nicht rechnen müssen, zumal sie grundsätzlich habe davon ausgehen dürfen, dass der Beklagte die allgemein vorausgesetzte Abwärtsbewegung weiter einhalten werde. Die FIS-Regel 5 habe jedenfalls soweit auch auf Pistenkreuzungen Geltung, als sie sich auf den Nachrang des hangaufwärts schwingenden oder fahrenden Schiläufers beziehe, weil auch im Kreuzungsbereich grundsätzlich nicht mit einem ungewöhnlichen Fahrmanöver des Bergauffahrens gerechnet werden müsse. Die ordentliche Revision sei zulässig, weil noch keine Rechtsprechung zur geänderten FIS-Regel 5 und insbesondere nicht zu deren Anwendung bei Zusammenstößen auf Pistenkreuzungen bestehe.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision des Beklagten ist zulässig, aber nicht berechtigt.

Es entspricht herrschender Rechtsprechung, dass den von verschiedenen Institutionen ausgearbeiteten Verhaltensvorschriften für Schifahrer, insbesondere den FIS-Regeln, 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, erhebliche Bedeutung zukommt (ZVR 1983/9, 1987/84, 1990/82, 1994/38; 7 Ob 233/04x uva). Daraus folgt etwa (vgl FIS-Regel 3), dass - in der absoluten Mehrzahl der Fälle der Wahl einer hangabwärts führenden Fahrspur - dem vorderen, langsameren Schifahrer der Vorrang gegenüber dem hinteren, schnelleren Schifahrer zukommt (ZVR 1985/165, 1990/82 uva). Für eher untypische Fahrlinien wurde bereits ausgesprochen, dass ein Schifahrer, der sich bei Ausführung eines langgezogenen Schwungs nicht bergab, sondern - entgegen der zu erwartenden Fahrtrichtung - bergauf in Richtung auf (andere) abfahrende Schifahrer zu bewegt, dem Grundsatz der Rücksichtnahme auf andere Schifahrer entsprechend besondere Aufmerksamkeit aufzuwenden hat, um eine Kollision mit entgegenkommenden, abwärts fahrenden Schiläufern zu verhindern; er ist in einem solchen Fall verpflichtet, auch „nachkommende", noch oberhalb befindliche und deshalb an sich benachrangte Schifahrer, die mit einer derartigen Bewegungsrichtung des vor ihnen fahrenden (auf der Piste gesehen unteren) Schiläufers nicht rechnen müssen, zu beobachten (6 Ob 269/00b = ZVR 2002/4).Es entspricht herrschender Rechtsprechung, dass den von verschiedenen Institutionen ausgearbeiteten Verhaltensvorschriften für Schifahrer, insbesondere den FIS-Regeln, 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, erhebliche Bedeutung zukommt (ZVR 1983/9, 1987/84, 1990/82, 1994/38; 7 Ob 233/04x uva). Daraus folgt etwa vergleiche FIS-Regel 3), dass - in der absoluten Mehrzahl der Fälle der Wahl einer hangabwärts führenden Fahrspur - dem vorderen, langsameren Schifahrer der Vorrang gegenüber dem hinteren, schnelleren Schifahrer zukommt (ZVR 1985/165, 1990/82 uva). Für eher untypische Fahrlinien wurde bereits ausgesprochen, dass ein Schifahrer, der sich bei Ausführung eines langgezogenen Schwungs nicht bergab, sondern - entgegen der zu erwartenden Fahrtrichtung - bergauf in Richtung auf (andere) abfahrende Schifahrer zu bewegt, dem Grundsatz der Rücksichtnahme auf andere Schifahrer entsprechend besondere Aufmerksamkeit aufzuwenden hat, um eine Kollision mit entgegenkommenden, abwärts fahrenden Schiläufern zu verhindern; er ist in einem solchen Fall verpflichtet, auch „nachkommende", noch oberhalb befindliche und deshalb an sich benachrangte Schifahrer, die mit einer derartigen Bewegungsrichtung des vor ihnen fahrenden (auf der Piste gesehen unteren) Schiläufers nicht rechnen müssen, zu beobachten (6 Ob 269/00b = ZVR 2002/4).

Derartigen Konstellationen trägt nun die Änderung der FIS-Regel 5 Rechnung, die als Nachrangsonderregel dahin ergänzt wurde, dass nicht nur Schifahrer oder Snowboarder, die in eine Abfahrt einfahren oder nach einem Halt wieder anfahren wollen, sich nach oben und unten vergewissern müssen, dass sie dies ohne Gefahr für sich und andere tun können, sondern dass diese besondere Verpflichtung auch jene Pistenbenützer trifft, die hangaufwärts schwingen oder fahren wollen.

Der Revisionswerber vertritt zwar die Auffassung, die FIS-Regel 5 in ihrer geänderten Fassung sei im Bereich von Pistenkreuzungen nicht anwendbar, vermag dies jedoch - mit Ausnahme eines inhaltlich unzutreffenden Hinweises auf eine literarische Äußerung Pichlers - sachlich nicht zu rechtfertigen. Geht man davon aus, dass die FIS-Regel 5 mit der Bedachtnahme auf das Hangaufwärtsschwingen oder -fahren einer besonderen Gefahrensituation Rechnung tragen will, auf die ein von oben kommender Pistenbenützer häufig nicht mehr kollisionsverhütend reagieren kann, so besteht nicht der geringste Grund dafür, dem hangaufwärtsfahrenden Pistenbenützer gerade im Bereich von Pistenkreuzungen oder -einmündungen geringere Sorgfaltspflichten aufzuerlegen - oder gar den Vorrang einzuräumen -, erkennt der Beklagte doch selbst, dass es sich gerade bei Pistenkreuzungen um Bereiche handelt, in denen die Gefahr eines Schiunfalls schon unter gewöhnlichen Umständen größer ist als im sonstigen Pistenverlauf. Warum die Anforderungen an einen im Bereich einer Pistenkreuzung bergauffahrenden Schiläufer davon abhängen sollten, ob er sich schon länger auf einer der Pisten befindet oder vom freien Schiraum in die Kreuzung einfährt, bleibt unerfindlich.

Bei seiner Bezugnahme auf die Ausführungen Pichlers (in ZVR 2005, 116 ff) übersieht der Revisionswerber offenbar, dass die FIS-Regel 5 drei ganz unterschiedliche Fallgruppen erfasst (Einfahren in eine Abfahrt, Anfahren nach einem Halt, Hangaufwärtsfahren), und der genannte Autor wohl ausschließlich den ersten Fall im Auge hat, wenn er ausführt, derjenige, der nicht vom freien Schiraum, sondern von einer Piste in eine Pistenkreuzung oder

Pisteneinmündung fährt, sei durch die Sonderregel 5 nicht belastet. Die dritte Fallgruppe (Hangaufwärtsschwingen oder -fahren) spricht er an dieser Stelle nicht an. An anderer Stelle (aaO, 120) weist er hingegen darauf hin, dass die zuletzt vorgenommene Erweiterung der FIS-Regel 5 sachgerecht sei, weil das Bergauffahren auf der Piste ein ungewöhnliches Fahrmanöver mit erhöhtem Kollisionsrisiko darstelle. Pistenbenützer müssten auch bei einem schnell carvenden Schifahrer nicht mit einem solchen atypischen Fahrmanöver rechnen, bevor die Bergauffahrt begonnen hat. Die Erfahrung zeige auch, dass „auf einen scharfen U-Turn" der von oben kommende Pistenbenützer in kritischer Situation angesichts der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit - also auf plötzlich auftretenden „Gegenverkehr" - in der Regel nicht kollisionsverhütend reagieren könne. Wer ein solches kollisionsgefährliches Fahrmanöver ausführen wolle, müsse sich also vorher von der Ungefährlichkeit seines Fahrverhaltens überzeugen. Solche kritischen Fahrmanöver seien daher nur in einem von Schneesportlern weitgehend freien Pistenraum zulässig. Ganz allgemein meint Pichler (aaO, 117), maßgeblich sei, wer auf Grund seiner relativen Annäherungsposition bei Anwendung der gebotenen aktiven Aufmerksamkeit den potenziellen Kollisionspartner so rechtzeitig vor dem Zusammenstoß sehen könne, dass er aus kontrollierter Fahrt noch in der Lage sei, auszuweichen.

In Anbetracht der Umstände des vorliegenden Falls haben die Vorinstanzen ganz zutreffend das Alleinverschulden des Beklagten angenommen. Dieser führte ein im dargestellten Sinn atypisches Fahrmanöver aus; er schickte sich nicht nur ungeachtet der für ihn wahrnehmbaren sonstigen Pistenbenützer an, die Piste bis zu deren Rand zu queren, sondern führte das Fahrmanöver noch dazu in einer (leichten) Aufwärtsbewegung aus. Er wusste um die Gefährlichkeit des Kreuzungsbereichs, und erblickte die oberhalb von ihm hangabwärts fahrende Klägerin, die ihm bei seiner Annäherung den Rücken zukehrte. Er konnte ohne Weiteres erkennen, dass er für die Klägerin nicht wahrnehmbar war, und musste damit rechnen, dass die Klägerin einen Linksschwung in seine Richtung durchführen werde. Wenn er sich unter diesen Umständen in leichter Aufwärtsbewegung so nahe an die Klägerin heranbegeben hat, dass diese nach dem zu erwartenden Linksschwung nicht mehr auf den für sie plötzlich sichtbaren Kläger unfallvermeidend reagieren konnte, ist ihm der Vorwurf zu machen, schuldhaft gegen jene allgemein anerkannten und ohne Weiteres einleuchtenden Sorgfaltspflichten bei der Ausübung des alpinen Schilaufs verstoßen zu haben, die derartige Unfälle vermeiden sollen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 52 ZPO.

Textnummer

E79171

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2005:0010OB00219.05W.1122.000

Im RIS seit

22.12.2005

Zuletzt aktualisiert am

13.12.2010

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at