jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 1988/9/13 2Ob534/88

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 13.09.1988

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Scheiderbauer als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Kralik, Dr. Vogel, Dr. Melber und Dr. Egermann als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Werner B***, Bankangestellter, 6890 Lustenau, Feldkreuzgasse 31, vertreten durch Dr. Jörg Kaiser und Dr. Werner Hagen, Rechtsanwälte in Bregenz, wider die beklagte Partei S*** S***, S***

Gesellschaft m.b.H. & Co KG, 6888 Schröcken Nr. 4, vertreten durch Dr. Ernst Stolz und Dr. Sepp Manhart, Rechtsanwälte in Bregenz, wegen Leistung (S 621.000,-- s.A.) und Feststellung (Streitinteresse S 10.000,--), infolge Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck als Berufungsgerichtes vom 2. Dezember 1987, GZ 3 R 332/87-25, womit infolge Berufungen beider Parteien das Urteil des Landesgerichtes Feldkirch vom 15. Juli 1987, GZ 5 b Cg 43/86-18, teilweise bestätigt und teilweise abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens bleibt dem Endurteil vorbehalten.

Text

Entscheidungsgründe:

Die Beklagte betreibt im Schigebiet Warth-Schröcken den "Saloberkopf-Lift". Am 26. Februar 1985 um ca. 14,30 Uhr erlitt der Kläger, der bei der Beklagten eine Tageskarte gelöst hatte, in diesem Schigebiet einen Schiunfall, bei dem er schwere Verletzungen davontrug.

Mit der am 17. März 1986 beim Erstgericht überreichten Klage begehrte der Kläger nach Klagsausdehnung die Zahlung eines Betrages von S 621.000,-- s.A. sowie die mit S 10.000,-- bewertete Feststellung der Haftung der Beklagten für alle künftigen Schäden aus dem Schiunfall vom 26. Februar 1985. Das Leistungsbegehren setzt sich aus einem Schmerzengeld von S 610.000,--, einem Verdienstentgang von S 5.000,-- sowie einer Entschädigung für Verunstaltung von S 6.000,-- zusammen. Der Kläger brachte vor, daß er mit mäßiger Geschwindigkeit auf der eher flachen und gut präparierten Piste in Richtung Talstation des Saloberkopf-Liftes unterwegs gewesen sei. Plötzlich habe sich für ihn völlig überraschend ein nicht einsehbarer Abbruch aufgetan, welcher ca. 10 bis 15 m lang und 1,5 m tief gewesen sei. Rund um diesen Abbruch sei die Piste einwandfrei gewesen. Der Abbruch selbst sei nicht markiert gewesen. Der Kläger sei über diesen Abbruch in ein Schneeloch gestürzt, wobei es ihn infolge der Wucht des Aufpralles aus der Bindung geschlagen habe. Nach dem Sturz sei der Kläger vom Hubschrauber in das Landeskrankenhaus Feldkirch geflogen worden, wo festgestellt worden sei, daß er sich einen Halswirbel gebrochen habe. Trotz intensiver therapeutischer Behandlung seien die Beine nach wie vor gelähmt und würden es voraussichtlich auch für immer bleiben. Die beiden

Arme seien ebenfalls nur eingeschränkt zu bewegen und die Finger gelähmt. Die Beklagte hafte für die Unfallsfolgen, weil sie als Pistenhalterin ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht ordnungsgemäß nachgekommen sei. Die Beklagte, die im erstinstanzlichen Verfahren der Höhe nach ein Schmerzengeld von S 1,-- außer Streit stellte, beantragte kostenpflichtige Klagsabweisung. Der Unfall sei nur darauf zurückzuführen, daß der Kläger mit überhöhter Geschwindigkeit und nicht auf Sicht gefahren sei. An den Vortagen des Unfallstages habe es geschneit. Die vom Kläger benutzte Piste sei frisch präpariert gewesen. Der Pistenrand sei einerseits durch die grün-roten Pistenrandkugeln und andererseits durch den Walzrand klar erkennbar gewesen. Außerhalb des präparierten Bereiches seien das freie Gelände "verfahren", einzelne Spuren jedoch erkennbar gewesen. Neben der markierten und vom Kläger benutzten Schipiste Nr. 1 sei östlich davon eine Umfahrungspiste der Ochsenköpfe präpariert gewesen. Die Piste Nr. 1 habe eine Breite von ca. 50 m aufgewiesen. Anschließend daran habe sich ein etwa 40 m breites, unpräpariertes Gelände angeschlossen und an dieses wiederum die etwa 12 bis 15 m breite Umfahrung. Der Kläger habe unterhalb der sogenannten Ochsenköpfe die deutlich markierte und präparierte Schipiste Nr. 1 nach rechts verlassen und sei etwa 20 bis 30 m hangquerend im freien Gelände gefahren, wo er in einer kleinen, durch den Wind gebildeten Schneemulde zu Sturz gekommen sei. Diese Mulde, die sich innerhalb eines präparierten Pistenbereiches gar nicht bilden könne, sei im übrigen für Schiläufer völlig ungefährlich gewesen und es habe sich dabei um kein atypisches Hindernis gehandelt. Die Abfahrten im Schigebiet Salober seien von der Vorarlberger Pistengütesiegel-Kommission kommissioniert und auch jährlich in Bezug auf Pisten und Markierungen kontrolliert worden. Bei der letzten Überprüfung vor dem Unfall am 30. Jänner 1985 hätten sich keinerlei Beanstandungen ergeben.

Das Erstgericht, das das Verfahren auf den Grund des Anspruches eingeschränkt hatte, sprach mit "Zwischenurteil" (richtig: Zwischen- und Teilurteil) aus, daß das "Klagebegehren, die beklagte Partei sei schuldig, der klagenden Partei S 621.000,-- s.A. zu bezahlen, und das Feststellungsbegehren dem Grunde nach zu zwei Dritteln zu Recht bestehe". Die Abweisung des Feststellungsmehrbegehrens unterblieb. Das Erstgericht stützte seine Entscheidung auf folgende Feststellungen:

Von der Talstation des Saloberkopf-Liftes - auf dem Hochtannbergpaß (1673 m über dem Meeresspiegel) - führt der Schlepplift "Saloberkopf" mit einer Länge von 1260 m zur Bergstation. Bei der Liftkassa bei der Talstation dieses Liftes weist eine große, gut sichtbare Tafel auf die Sicherheitsmarkierungen, d.h. auf die Pistenkugeln, hin. Es wird darin vermerkt, daß die gesicherte Piste innerhalb dieser Kugeln verläuft. Auf dem Nordhang des Saloberkopfes, auf welchem auch die Lifttrasse des genannten Schleppliftes angelegt ist, befindet sich die 1800 m lange Salober-Abfahrt (Schwierigkeitsgrad "schwer"), die sogenannte "1er-Abfahrt". Sie führt von der Bergstation vorerst westlich der Lifttrasse, überquert diese in der Folge noch im oberen Teil und geht dann östlich der Lifttrasse talwärts. Eine weitere, leichte Abfahrt, die Familienabfahrt, ist größtenteils westlich des Saloberkopf-Liftes angelegt. Von der Bergstation des Liftes besteht die Möglichkeit, in westlicher Richtung auf mehreren Pisten zur Talstation der Auenfeldbahn zu gelangen, die sich über eine Länge von 1440 m "von westlicher in östlicher Richtung" bis über die Bergstation des Saloberkopf-Liftes erstreckt. Von der Bergstation dieser Doppelsesselbahn gelangt man auf präparierten Pisten wieder zum Ausgangspunkt der oben genannten 1er-Abfahrt bzw. Familienabfahrt. Im Jahre 1980/81 wurde dem Schigebiet Schröcken (Hochkrumbach/Salober/Auenfeld) von der Pistengütesiegel-Kommission das Vorarlberger Pistengütesiegel verliehen. Es wurde festgestellt, daß die Schipisten dort, wo es notwendig ist, deutlich seitlich abgegrenzt sind sowie daß gegebene Gefahrenquellen besonders und richtig abgesichert sind. Durch die Pistengütesiegel-Kommission wurde das Gebiet jährlich, zuletzt am 30. Jänner 1985, überprüft. Bei dieser letzten Überprüfung wurde vermerkt, daß sowohl die Markierung der Schipisten als auch die Präparierung in Ordnung seien. Auch die Sicherung und Wahrung vor alpinen und sonstigen Gefahren sei "o.k." Die sogenannte 1er-Abfahrt, in deren Bereich sich der gegenständliche Schiunfall ereignete, führt nach der bereits erwähnten Überquerung der Lifttrasse östlich derselben vorerst über ein relativ flaches Gelände zu einem steileren Hang mit einem Gefälle von etwa 20 bis 25 %, der parallel zur Lifttrasse talwärts führt. Dieser Hang wies zum Unfallszeitpunkt eine maschinell präparierte Piste von etwa 50 m (Breite) auf. Im Westen war dieser Hang zur Lifttrasse hin durch mehrere vertikal gesetzte rot-grüne Pistenrandkugeln abgegrenzt. Östlich befand sich vor dem Beginn des erwähnten steileren Hanges, und zwar etwa auf Höhe der östlich der 1er-Abfahrt gelegenen Erhebung, dem sogenannten "Ochsenköpfle", eine Pistenrandkugel. Am 26. Februar 1985 war sowohl das flachere Gelände bis zum "Ochsenköpfle" als auch der steilere Hang präpariert, d.h. diese Pisten wurden am Vorabend maschinell mit Pistenfahrzeugen gewalzt. Darüberhinaus wurde von Arbeitern der Beklagten zur Entlastung der 1er-Abfahrt - beginnend über dem "Ochsenköpfle" - östlich von dieser Erhebung eine sogenannte "Umfahrung" mit einer Breite von 12 bis 16 m präpariert, wobei diese ebenso wie die übrige 1er-Abfahrt vor dem

Unfall zuletzt am Abend des 25. Februar 1985 mit einem Pistenfahrzeug ausgewalzt wurde. Sowohl diese sogenannte Umfahrung als auch die 1er-Abfahrt wurden am Unfallstag und auch davor von Schifahrern benützt. Die Umfahrung ist etwas flacher und einfacher zu befahren als die 1er-Piste, weshalb sie auch mehr von nicht so geübten Schiläufern benutzt wird. Unterhalb des "Ochsenköpfles", und zwar in einer Entfernung von mindestens 50 m unterhalb desselben, führt die Umfahrung bzw. die 1er-Piste wieder zusammen. Der sich zwischen den genannten präparierten Pisten bildende "Zwickel" wies vorerst - unter dem "Ochsenköpfle" - eine Breite von zumindest 25 m auf und verengte sich - horizontal (richtig wohl vertikal bzw. talwärts) gesehen - immer weiter bis zum Zusammentreffen der Umfahrung mit der 1er-Piste. Die präparierte Umfahrung war durch keine Pistenrandkugeln gekennzeichnet bzw. abgegrenzt. Die 1er-Abfahrt war im größeren Bereich der späteren Unfallstelle zumindest durch die Pistenrandkugel auf Höhe des "Ochsenköpfles" und auch durch eine weitere Kugel unterhalb des Zusammentreffens der Umfahrung mit der 1er-Piste in vertikaler Richtung begrenzt. Am 26. Februar 1985 wurden weder die 1er-Abfahrt noch die Umfahrung präpariert, vielmehr wurde nur am Abend zuvor die 1er-Abfahrt in einer Breite von 50 m und die Umfahrung in einer Breite von 12 bis 16 m mit einem Pistenfahrzeug ausgewalzt. In der Nacht vom 25. auf den 26. Februar 1985 fielen am Saloberkopf 3 cm Neuschnee. Bereits am 24. Februar 1985 wurde Neuschnee von 1 cm verzeichnet, ebenso am 22. Februar 1985. Der letzte Schneefall vorher wurde am 14. Februar bzw. in der Nacht vom 14. Februar auf den 15. Februar 1985 mit 16 bzw. 33 cm festgestellt. Bis zur Unfallszeit am 26. Februar 1985 war seit zwei Wochenenden daher nur etwa 5 cm Schnee gefallen. Sowohl die 1er-Abfahrt als auch die Umfahrung wurden in den Tagen und Wochen vor dem Unfall bzw. am Unfallstag selbst häufig benutzt und befahren. So benutzten am Unfallstag 4.966 Personen den Saloberkopf-Lift. Am 26. Februar 1985 war das Wetter schön, wobei teilweise diffuse Lichtverhältnisse herrschten. Zur Mittagszeit (12 Uhr) hatte es an der Talstation des Saloberkopf-Liftes eine Temperatur von 0 Grad Celsius, auf Höhe der Bergstation eine solche von + 14 Grad Celsius. Der Schnee war am frühen Nachmittag griffig bzw. pulvrig und es herrschten sehr gute Pisten- und Witterungsverhältnisse. Auf Grund der Präparierung sowohl der 1er-Abfahrt als auch der Umfahrung wurde der maschinell nicht präparierte Zwickel zwischen diesen beiden Pisten bereits vor dem 26. Februar 1985 und auch an diesem Tag von Schiläufern und Schigruppen unter der Leitung von Schilehrern des öfteren und auch häufig befahren, da er etwas steiler als die Umfahrung war. Es bestand für einen geübten Schifahrer keine Schwierigkeit, diese Piste problemlos zu bewältigen. Vor dem Zusammentreffen der 1er-Abfahrt mit der präparierten Umfahrung wurde das maschinell nicht präparierte Gelände wieder etwas flacher bzw. waren dort weniger sogenannte "Schneebuckel" als etwas weiter oben. Auf Grund des Befahrens dieses Teiles der Abfahrt sowohl von westlicher (von der 1er-Piste) als auch von östlicher (von der Umfahrung) Seite her wurde der vorerst maschinell nicht präparierte Zwickel bereits über längere Zeit hinweg befahren und vorerst lediglich verspurt, wobei sich in der Folge auf Grund des Befahrens der unpräparierte Zwickel immer weiter verkleinerte. Durch das häufige Befahren über zwei Wochenenden hinweg ohne starken Schneefall (lediglich 5 cm) war dieses Gelände aber nicht mehr nur verspurt, sondern sah wie eine präparierte Piste aus. Für einen durchschnittlichen, aufmerksam die Abfahrten benutzenden Schifahrer war daher zum Unfallstag ein Unterschied zwischen der vom Pistenpersonal präparierten Umfahrung bzw. der 1er-Piste mit dem Zwickel, insbesondere in dessen unterem Teil, wo sich der Unfall ereignete bzw. wo der Kläger in dieses Gelände einfuhr, nicht mehr zu bemerken. Auf Grund des leichten Schneefalles in der Nacht zum 26. Februar 1985 waren sowohl Schispuren auf den präparierten Pisten als auch auf dem nicht präparierten Zwickel zu sehen, so daß eine Unterscheidung auf Grund des Umstandes, daß der Zwickel bereits an den Wochentagen zuvor häufig benutzt und sohin befahren wurde, nicht mehr getroffen werden konnte. Die maschinelle Präparierung vom Abend des 25. Februar 1985 war auf Grund des geringen Neuschneezuwachses auch nicht durch allfällige Walzränder zu erkennen. Diese Umstände waren auch den Arbeitern der Beklagten erkennbar und bekannt. Bereits vor dem Unfallstag befand sich in diesem nicht maschinell präparierten Zwickel eine sogenannte "Windangel" - ein ellipsen- bzw. v-förmiger Einschnitt bzw. Abbruch - vertikal zur Lifttrasse. Dieser höchstwahrscheinlich durch den Wind hervorgerufene Einschnitt war ca. 10 bis 15 m lang und 1 bis 1,5 m tief. Die Breite des Einschnittes betrug etwa 2 m. Der westliche Abbruch zu dem Einschnitt war etwas tiefer als der östlich gelegene und steiler abfallend. Er war zumindest 1 1/2 m hoch, während das östlich gelegene Gelände lediglich etwa 1 m über dem Grund des Abbruches gelegen war. Der Boden der "Windangel" war mit Pulver- und Neuschnee bedeckt. Der Kläger benützte am 26. Februar 1985 das Schigebiet mit seiner Gattin und Bekannten seit ca. 9 Uhr. Der Kläger war ein ausgesprochen guter Schifahrer, der diesen Sport bereits seit dem Alter von 5 bzw. 6 Jahren ausübte. Er ging jedes Jahr bzw Saison zumindest 10-mal schifahren und war bereits im Jahre 1984/85 etwa 4- oder 5mal auf der Piste gewesen. In diesem Jahr gewann der Kläger auch die Vereinsmeisterschaft von Krumbach. Er war am 26. Februar 1985 ausgeschlafen. Bis

zum späteren Unfall gegen 14,30 Uhr aß der Kläger während einer Pause von einer halben bis dreiviertel Stunde zu Mittag. Unmittelbar vor dem Unfall befuhr der Kläger die präparierte Piste vorerst östlich der Saloberkopf-Lifttrasse, überquerte diese anschließend und blieb schließlich am Ende des flachen Geländes vor dem steileren Hang stehen. Nach diesem kurzen Halt fuhren sowohl die Gattin des Klägers als auch Waltraud H*** auf der 1er-Piste in der Nähe der Lifttrasse talwärts. Der Kläger und seine Begleiter Dr. Kurt H*** und Otto H*** benützten vorerst die 1er-Piste

weiter in östlicher Richtung. Der Kläger fuhr in westlicher Richtung schräg zur Lifttrasse, machte dann einen weiten Bogen und fuhr in der Folge in östlicher Richtung unter dem "Ochsenköpfle" auf die sogenannte Umfahrung zu. Er stellte keinen Pistenrand fest bzw. keinen Unterschied von der präparierten 1er-Abfahrt zum unpräparierten Gelände, in das er einfuhr. Er hielt eine mittlere Geschwindigkeit ein und fuhr schräg talwärts in östlicher Richtung. Plötzlich sah der Kläger auf eine Entfernung von etwa 2 m vor sich den bereits beschriebenen Abbruch. Wäre er etwas langsamer gefahren, wäre es ihm möglich gewesen, diesem Hindernis auszuweichen bzw. vorher abzuschwingen. Bei Einhaltung einer höheren Geschwindigkeit hätte die Möglichkeit bestanden, den Abbruch zu überspringen. Der Kläger sprang von der westlichen Kante des ellipsenförmigen Einschnittes direkt auf den Boden des Abbruches bzw. auf den östlichen Gegenhang. Dabei gingen die Bindungen beider Schier auf. Der Kläger überschlug sich und kam zu Sturz. Die Begleiter des Klägers konnten dem Hindernis ausweichen, da sie dem Kläger nachgefahren waren und seinen Sturz bemerkt hatten. Da von allen Seiten zur Unfallstelle Schifahrer herkamen, wurde die Unfallstelle oberhalb durch aufgestellte Schier abgesichert. In der Folge wurde das Liftpersonal bzw. die Pistenarbeiter verständigt, die den Notarzthubschrauber herbeiriefen. Dieser landete etwa 20 m östlich und etwas weiter bergwärts der Unfallstelle, barg den Kläger und transportierte ihn in das Landeskrankenhaus Feldkirch. In rechtlicher Hinsicht vertrat das Erstgericht die Auffassung, daß ein Liftunternehmer vertraglich auch zur Sicherung jenes an eine Piste anschließenden Geländes verpflichtet sei, das durch das Befahren im Wege einer Pistenverbreiterung entstehe, wenn der ursprüngliche Pistenrand nicht ersichtlich und die nicht gewidmete Nebenfläche pistenartig ausgefahren sei. Das Abweichen einer Mehrzahl von Schifahrern von der gewidmeten Piste löse die Pistensicherungspflicht des Liftunternehmers auch für die so entstandene Abfahrt aus, wenn die gewidmete Piste so mangelhaft markiert sei, daß die Schifahrer trotz gehöriger Aufmerksamkeit von ihr abkommen können und dies auch dem Liftunternehmer bekannt sei. Das sogenannte Pistenvertrauen der Pistenbenützer erstrecke sich örtlich bis zum Rande einer Präparierung bzw. auch auf das daran angrenzende Gelände, das dem Erscheinungsbild der Piste gleiche, nicht jedoch auf ein verspurtes Gelände, solange es von der präparierten Piste deutlich unterscheidbar sei. Zweifel gingen zu Lasten des Pistenhalters. Im vorliegenden Fall habe die Beklagte auf Grund der Präparierung einer Umfahrung neben der vorgesehenen Abfahrt eine unklare Lage für den Benützer der Schiabfahrt geschaffen. Die Pistensicherungspflicht der Beklagten habe sich ausgehend von den getroffenen Feststellungen auch auf den sogenannten Zwickel erstreckt. Im Rahmen dieser Pistensicherungspflicht wäre der Beklagte verpflichtet gewesen, den Abbruch, in den der Kläger gestürzt sei, entweder mit einer Pistenwalze zu beseitigen oder aber entsprechend deutlich abzugrenzen. Dabei habe es sich um eine atypische Gefahrenquelle gehandelt. Die Beklagte hafte deshalb für die Unfallfolgen. Auch den Kläger treffe ein Mitverschulden, da er eine relativ überhöhte Geschwindigkeit eingehalten habe und nicht auf Sicht gefahren sei. Er hätte sonst vor dem Hindernis auslenken bzw. abschwingen können. Mit Rücksicht darauf, daß die Gefahrenstelle aber nur schwer und aus relativ kurzer Entfernung zu sehen war, handle es sich um keinen gravierenden Schuldvorwurf und erscheine eine Verschuldensteilung von 1 : 2 zu Lasten der Beklagten angemessen.

Das Gericht zweiter Instanz gab der Berufung der Beklagten nicht Folge; hingegen wurde der Berufung des Klägers Folge gegeben und das Urteil des Erstgerichtes dahin abgeändert, daß unter Einbeziehung des bestätigten Teiles mit Zwischen- und Teilurteil die Leistungsansprüche des Klägers dem Grunde nach zur Gänze als zu Recht bestehend erkannt und die Haftung der Beklagten für alle künftigen Schäden des Klägers aus dem Schiunfall festgestellt wurde. Das Berufungsgericht sprach aus, daß der von der Abänderung betroffene Wert des Streitgegenstandes, über den es entschieden hat, S 15.000,--, der von der Bestätigung betroffene Wert S 60.000,-- und der Wert des Streitgegenstandes insgesamt S 300.000,-- übersteigt; es erachtete das erstgerichtliche Verfahren als mängelfrei, übernahm die Feststellungen des Erstgerichtes als unbedenklich und billigte auch die Rechtsauffassung der ersten Instanz hinsichtlich der grundsätzlichen Haftung der Beklagten für die Unfallschäden des Klägers; hingegen vertrat die zweite Instanz die Auffassung, daß den Kläger kein Mitverschulden treffe. Der Kläger habe sich berechtigterweise auf einer gesicherten Piste geglaubt und deshalb auf das Vorhandensein von Absicherungen gefährlicher Geländestellen vertrauen dürfen. Er habe erst im letzten Moment - auf eine Entfernung von etwa 2 m - die vorher nicht einsehbare sogenannte "Windangel" erkennen können, weshalb ihm für eine allfällige unfallverhütende Abwehrmaßnahme nur

der Bruchteil einer Reaktionssekunde, somit eine Zeitspanne verblieben sei, in der ein Ausweichen, geschweige ein Anhalten, nicht mehr möglich gewesen sei. Da der Kläger nach den Geländegegebenheiten auch nicht mit einem Schneeabbruch habe rechnen müssen - daß es sich dabei um eine atypische Gefahrenquelle gehandelt habe, sei bereits vom Erstgericht ausführlich begründet worden -, könne in der Einhaltung einer mittleren Geschwindigkeit kein zum Unfall beitragendes Mitverschulden erblickt werden, das ja eine Sorglosigkeit gegenüber eigenen Rechtsgütern voraussetzen würde.

Gegen das Urteil des Berufungsgerichtes wendet sich die Revision der Beklagten aus den Anfechtungsgründen nach § 503 Abs. 1 Z 3 und 4 ZPO mit dem Antrag auf Abänderung im Sinne der Klagsabweisung, allenfalls im Sinne der "Feststellung des überwiegenden Verschuldens des Klägers".

Der Kläger beantragt in seiner Revisionsbeantwortung, der Revision nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist nicht berechtigt.

Der Revisionsgrund nach § 503 Abs. 1 Z 3 ZPO liegt nicht vor (§ 510 Abs. 3 ZPO).

In der Rechtsrüge führt die Beklagte aus, im Gegensatz zur Ansicht des Berufungsgerichtes sei die Schipiste Nr. 1 an der Unfallstelle ausreichend markiert gewesen. Zum Unfall sei es aber nicht deshalb gekommen, weil der Kläger gerade im Unfallsbereich den Pistenrand aufgrund der vorhandenen Randmarkierungen nicht erkennen konnte, sondern weil er während des gesamten Aufenthaltes am Saloberkopf weder die Hinweistafeln im Talstationsbereich noch die Randmarkierung im gesamten übrigen Gelände beachtet und somit trotz der guten Sichtverhältnisse sämtliche zu seinem Schutz dienenden Einrichtungen ignoriert hatte. Pistenrand sei die Grenze des Raumes, in dem der Pistenbenützer berechtigt darauf vertrauen könne, daß der Pistenhalter seiner Pistensicherungspflicht nachkomme; maßgeblich sei also der objektive Erklärungswert des Erscheinungsbildes der betreffenden Abfahrt. Der Pistenrand könne durch natürliche Gegebenheiten bestimmt sein oder künstlich durch Randmarkierung erkennbar gemacht werden. Ein Pistenvertrauen sei berechtigt bis zu einer Randmarkierung, auch wenn nicht bis zu dieser präpariert wurde, aber auch nur dann bis dorthin, wenn außerhalb einer solchen Markierung ohne Präparierung das angrenzende Gelände dem Erscheinungsbild der Piste gleiche. Außerhalb eines Randes, der entweder durch natürliche Gegebenheiten bestimmt oder durch Randmarkierung erkennbar gemacht wurde, sei anzunehmen, daß die Pistenähnlichkeit nicht durch Präparierung, sondern durch das Befahren entstanden sei. Zweifel gingen also zu Lasten des Benützers, er müsse beim Befahren des Geländes außerhalb einer Randmarkierung, wenngleich auf einem pistenähnlichen Gelände, damit rechnen, im freien Schiraum, daher ungesichert zu sein. Der Kläger habe den sicherungspflichtigen Schiraum verlassen, indem er zwischen zwei 50 bis 70 m entfernten Randmarkierungskugeln durchgefahren sei. Das vom Kläger unmittelbar vor dem Unfall durchfahrene Gelände sei sohin eine "wilde" Abfahrt gewesen, die keiner Absicherung bedürfe und nur auf eigene Gefahr benützt werden könne. Selbst wenn man die Rechtsansicht teilte, die Beklagte habe im Unfallsbereich den Pistenrand nicht ausreichend markiert, so treffe den Kläger ein erhebliches Mitverschulden. Er habe gemäß seinen eigenen Angaben sämtliche Hinweis- und Markierungseinrichtungen ignoriert und auch bei seinem letzten Halt im Bereich des sogenannten "Ochsenköpfles" zu Beginn des unfallsgegenständlichen Hanges die deutlich sichtbaren Randmarkierungskugeln sowohl auf der linken als auch auf der rechten Seite der Piste übersehen. Beim Befahren des Zwickels habe der Kläger eine Geschwindigkeit gewählt, die es ihm unmöglich gemacht habe, auf das Hindernis rechtzeitig zu reagieren. Nach den Regeln des Pistenordnungsentwurfes (POE) und den FIS-Regeln hatte der Kläger die Skipiste nach seinem Können zu wählen, so kontrolliert zu fahren, daß er jedem Hindernis ausweichen oder vor diesem anhalten konnte, insbesondere das gesamte vor ihm liegende Gelände und vor allem auch die dort vorhandenen Markierungen zu beachten und auf Sicht zu fahren. Gegen diese Vorschriften habe der Kläger mehrfach und eklatant verstoßen.

Diesen Ausführungen kann nicht gefolgt werden.

Daß die Beklagte als Liftunternehmerin grundsätzlich eine Verkehrssicherungspflicht (Pistensicherungspflicht) gegenüber den Liftbenützern - also auch dem Kläger - traf, ist im Revisionsverfahren nicht mehr strittig. Zur Verkehrssicherungspflicht eines Liftunternehmers gehört jedoch auch das Ergreifen der nach der Verkehrsauffassung erforderlichen und zumutbaren Schutzmaßnahmen bezüglich einer künstlichen oder natürlichen Gefahrenquelle im unmittelbaren Bereich des von ihm eröffneten oder unterhaltenen Schiverkehrs. Demnach wird der Liftunternehmer im allgemeinen für die Folgen der Benützung einer Fahrt außerhalb der von ihm deutlich markierten Schipiste nicht

haften. Anders ist die Rechtslage jedoch, wenn die Piste infolge mangelhafter Markierung von den Benützern nicht hinreichend erkannt wird oder die Markierung trotz gehöriger Aufmerksamkeit mißverstanden werden kann. Vor allem wenn dem Liftunternehmer bekannt ist, daß die Schifahrer die von ihm markierte Piste offenbar infolge nicht ausreichender Deutlichkeit der Markierung anders als von ihm ins Auge gefaßt benützen, erfordert es seine Verkehrssicherungspflicht, auf diese Abweichung und allenfalls damit verbundenen Gefahren deutlich hinzuweisen. Im übrigen ist davon auszugehen, daß der Pistenhalter grundsätzlich den von ihm organisierten Schiraum, das sind die ausdrücklich oder schlüssig gewidmeten Schipisten und die ausdrücklich gewidmeten Schirouten, dieser Qualifikation entsprechend zu sichern hat, nicht aber das freie Schigelände außerhalb dieses Raumes, insbesondere auch nicht die sogenannten "wilden" Abfahrten (SZ 54/183 ua).

Nach den für das Revisionsgericht bindenden Feststellungen der Tatsacheninstanzen war am Unfallstag sowohl das flachere Gelände bis zum "Ochsenköpfle" als auch der steilere Hang präpariert, d.h. diese Pisten wurden am Vorabend maschinell mit Pistenfahrzeugen gewalzt. Darüberhinaus wurde von Arbeitern der Beklagten zur Entlastung der 1er-Abfahrt - beginnend über dem "Ochsenköpfle" - östlich von dieser Erhebung eine sogenannte "Umfahrung" mit einer Breite von 12 bis 16 m präpariert, wobei diese ebenso wie die übrige 1er-Abfahrt vor dem Unfall zuletzt am Abend des 25. Februar 1985 mit einem Pistenfahrzeug ausgewalzt wurde. Sowohl diese sogenannte Umfahrung als auch die 1er-Abfahrt wurden am Unfallstag und auch davor von Schifahrern benützt. Die Umfahrung ist etwas flacher und einfacher zu befahren als die 1er-Piste, weshalb sie auch mehr von nicht so geübten Schiläufern benutzt wird. Unterhalb des "Ochsenköpfles", und zwar in einer Entfernung von mindestens 50 m unterhalb desselben, führt die Umfahrung bzw. die 1er-Piste wieder zusammen. Der sich zwischen den genannten präparierten Pisten bildende "Zwickel" wies vorerst - unter dem "Ochsenköpfle" - eine Breite von zumindest 25 m auf und verengte sich - horizontal (richtig wohl vertikal bzw. talwärts) gesehen - immer weiter bis zum Zusammentreffen der Umfahrung mit der 1er-Piste. Die präparierte Umfahrung war durch keine Pistenrandkugeln gekennzeichnet bzw. abgegrenzt. Die 1er-Abfahrt war im größeren Bereich der späteren Unfallstelle zumindest durch die Pistenrandkugel auf Höhe des "Ochsenköpfles" und auch durch eine weitere Kugel unterhalb des Zusammentreffens der Umfahrung mit der 1er-Piste in vertikaler Richtung begrenzt. Auf Grund der Präparierung sowohl der 1er-Abfahrt als auch der Umfahrung wurde der maschinell nicht präparierte Zwickel zwischen diesen beiden Pisten bereits vor dem 26. Februar 1985 und auch an diesem Tag von Schiläufern und Schigruppen unter der Leitung von Schilehrern des öfteren und auch häufig befahren, da er etwas steiler als die Umfahrung war. Der "Zwickel" wurde vorerst lediglich verspurt. Durch das häufige Befahren über zwei Wochenenden hinweg ohne starken Schneefall (lediglich 5 cm) war dieses Gelände aber nicht mehr nur verspurt, sondern sah wie eine präparierte Piste aus. Für einen durchschnittlichen, aufmerksam die Abfahrten benutzenden Schifahrer war daher zum Unfallstag ein Unterschied zwischen der vom Pistenpersonal präparierten Umfahrung bzw. 1er-Piste mit dem Zwickel, insbesondere in dessen unterem Teil, wo sich der Unfall ereignete bzw. wo der Kläger in dieses Gelände einfuhr, nicht mehr zu bemerken. Auf Grund des leichten Schneefalles in der Nacht zum 26. Februar 1985 waren sowohl Schispuren auf den präparierten Pisten als auch auf dem nicht präparierten Zwickel zu sehen, so daß eine Unterscheidung auf Grund des Umstandes, daß der Zwickel bereits an den Wochentagen zuvor häufig benutzt und sohin befahren wurde, nicht mehr getroffen werden konnte. Die maschinelle Präparierung vom Abend des 25. Februar 1985 war auf Grund des geringen Neuschneezuwachses auch nicht durch allfällige Walzränder zu erkennen. Diese Umstände waren auch den Arbeitern der Beklagten erkennbar und bekannt. Werden die oben dargelegten Grundsätze auf den im vorliegenden Fall festgestellten Sachverhalt angewendet, kann entgegen der Ansicht der Revision in der Auffassung des Berufungsgerichtes, daß sich die Pistensicherungspflicht der Beklagten auch auf den "Zwickel" erstreckte, keine unrichtige rechtliche Beurteilung erblickt werden. Zutreffend hat das Berufungsgericht auch darauf verwiesen, daß es die Pflicht der Beklagten und ihrer Leute gewesen wäre, die östliche Begrenzung der 1er-Piste so zu kennzeichnen, daß die Schifahrer ein Abweichen von der präparierten Piste eindeutig erkennen können, eine solche Markierung im vorliegenden Fall aber nicht erfolgt sei, weil zwei Pistenrandkugeln, von denen sich nach den vom Berufungsgericht übernommenen Feststellungen des Erstgerichtes die eine auf Höhe des sogenannten "Ochsenköpfles", die zweite unterhalb des Zusammentreffens der Umfahrung mit der 1er-Piste befanden und zwischen denen Sichtverbindung bestand, schon rein optisch nicht den Eindruck einer Begrenzung vermitteln, auf Grund derer ein Schifahrer ein Abweichen von der markierten Piste erkennen kann, zumal die Beklagte ja selbst durch die Präparierung der außerhalb der Pistenrandkugeln liegenden "Umfahrung" die Kennzeichnungskraft ihrer Markierung abgeschwächt hatte. Da sich nach den Feststellungen das Erscheinungsbild des "Zwickels" äußerlich nicht von den beiden, ihn einschließenden Pisten unterschied, hätte die Beklagte im Rahmen ihrer Pistensicherungspflicht

die gegenständliche Gefahrenstelle ("Windangel"), die bereits vor dem 26. Februar 1985 vorhanden war, entweder

absichern oder aber, was ebenfalls durchaus zumutbar gewesen wäre, beseitigen müssen. Ohne Rechtsirrtum hat daher das Berufungsgericht die Unterlassung dieser Maßnahme der Beklagten als Verschulden angelastet und deren Haftung gegenüber dem Kläger für die Unfallfolgen bejaht.

Auch soweit die Revision ein Mitverschulden des Klägers an dem Unfall darzulegen versucht, kann ihr nicht gefolgt werden. Das Gebot des Fahrens auf Sicht gilt auch für den Schifahrer (JBl. 1984, 673). Er hat kontrolliert zu fahren, das vor ihm liegende Gelände genau zu beobachten und seine Geschwindigkeit auf die Geländeverhältnisse einzurichten (SZ 44/178 ua.). Wie das Berufungsgericht richtig erkannte, durfte der Kläger davon ausgehen, daß er eine gesicherte Piste befuhr, und daher darauf vertrauen, daß gefährliche Geländestellen abgesichert oder zumindest gekennzeichnet waren. Er konnte erst auf eine Entfernung von ca. 2 m die vorher nicht einsehbare "Windangel" wahrnehmen, sodaß ihm für allfällige unfallverhütende Abwehrmaßnahmen nurmehr eine Zeitspanne verblieb, in der weder ein Ausweichen noch ein Anhalten möglich war. Mit Rücksicht darauf, daß der Kläger nach den Geländeverhältnissen auch nicht mit einem Schneeabbruch ("Windangel"), der zudem in keiner Weise gekennzeichnet oder abgesichert war, rechnen mußte, hat das Berufungsgericht im Verhalten des Klägers, insbesondere im Einhalten einer mittleren Fahrgeschwindigkeit, ohne Rechtsirrtum kein Mitverschulden erblickt.

Der Revision war daher ein Erfolg zu versagen.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 52 Abs. 2, 392 Abs. 2, 393 Abs. 4 ZPO.

Anmerkung

E15167

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1988:0020OB00534.88.0913.000

Dokumentnummer

JJT_19880913_OGH0002_0020OB00534_8800000_000

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