

Pistentourengeher und Pistenraupen

Eine Stellungnahme zum Urteil des LG Traunstein vom 01.04.2014,
Az. 8 O 1946/13 (rechtskräftig)

*„Denn die einen sind im Dunkeln,
Und die andern sind im Licht.
Und man siehet die im Lichte
Die im Dunkeln sieht man nicht“*

Bertolt Brecht (1930)

VON STEFAN BEULKE

A. Nächtliches Pistentourengehen und Gefährdung durch Pistenraupen

Vorbemerkung zur Ausgangslage

I. Die zunehmende Beliebtheit des „Tourengehens“ auf Skipisten selbst nach Eintritt der Dunkelheit führt zwangsläufig zu einer Zunahme von Gefährdungssituationen für die Tourengeher, da in diesem Zeitfenster üblicherweise auch die Pistenpräparierungsarbeiten durchgeführt werden¹.

Eine besondere Gefährdung kann sich durch den Einsatz von Pistenraupen mit Seilwindenaufhängung ergeben. Eine Windenraupe arbeitet mit einem bis zu 1.450 Meter (!) langen Stahlseil mit einem Durchmesser von nur wenigen Millimetern. Das freie Ende dieses Stahlseils wird vom Fahrer an einem natürlichen oder künstlichen Fixpunkt befestigt (z.B. Baum, Felsanker oder Metallmast). Mit Hilfe einer auf der Pistenrau-

¹ Die Durchführung der Präparierungsarbeiten erst nach Ende der Pistenöffnungszeiten hat nicht nur praktische Gründe, sondern ist auch die Folge rechtlicher Überlegungen; nach einer Entscheidung des OGH vom 17.02.1994, SpuRt 1999, 25 (26) sollen Pistenraupen während der Liftbetriebszeiten möglichst nur bei Rettungsfahrten und nicht aufschiebbaren Präparierungsarbeiten eingesetzt werden; dagegen spricht sich Dambeck, Piste und Recht, 3. Aufl., 1996, Rz. 281, wohl für eine situative Einzelfallbeurteilung aus; nach Dambeck/Pichler, Kollisionsunfälle mit Pistengeräten – Haftung nach deutschem und österreichischem Recht, SpuRt 1996, 6 müssten lediglich „betriebsfremde Einsätze“ während des Skibetriebs grundsätzlich unterbleiben.



pe angebrachten Seilwinde kann die Pistenraupe anschließend an dem gespannten Stahlseil auf- und abfahren. Die Seilwinde unterstützt dabei die Traktion und das Stahlseil sichert die Pistenraupe vor einem Abrutschen.

Der Einsatz von Windenraupen ermöglicht die Präparierung von steileren Pistenabschnitten, die ohne den Einsatz des Windenseils nicht oder zumindest nicht ohne Gefährdung des Fahrers der Pistenraupe durchgeführt werden könnte. Der Einsatz von Windenraupen führt zu einer deutlichen Verbesserung der Pistenqualität und damit gleichzeitig zu einer Erhöhung der Sicherheit für die Skifahrer bei der Benutzung der Pisten.

Beim Stahlseileinsatz kann es in Abhängigkeit von der jeweiligen Geländestruktur, der Länge des ausgefahrenen Seils sowie der geländebedingten Fahrstrecke der Pistenraupe gerade bei Pisten mit deutlichen Richtungswechseln und damit einhergehenden Positionsveränderungen der Pistenraupe jederzeit zu einer unvorhersehbaren und vor allem blitzartigen Veränderung des Verlaufs des Stahlseils im Gelände kommen. Durch den dabei auftretenden „Peitscheneffekt“ kann es zu möglicherweise lebensgefährlichen Verletzungen von Personen im Einzugsbereich des Stahlseils kommen². Außerdem ergibt sich eine grundsätzliche Sturz- und Verletzungsgefahr für abfahrende Tourengeher im Einzugsbereich des Stahlseils durch ein schlichtes Übersehen des Stahlseils, wobei diese Gefahr zwangsläufig in den Abendstunden aufgrund der schlechteren Sichtverhältnisse zunimmt.

II. Die Gefahren, die sich für Pistentourengeher aus dem Einsatz von Seilwindenfahrzeugen ergeben können, sind seit Jahren bekannt³. So empfehlen der DAV⁴, der ÖAV und das Österreichische Kuratorium für Alpine Sicherheit⁵ den Pistentourengeher größte Vorsicht und weisen ausdrücklich auf die für sie bestehende Lebensgefahr hin, sobald Pistenpräparierungsarbeiten mit Seilwindeneinsatz durchgeführt werden. Gleichwohl ist immer wieder festzustellen, dass einzelne Pistentourengeher die gebotene Vorsicht gegenüber Windenraupen vermissen lassen und im unmittelbaren Gefährdungsbereich des Stahlseils aufsteigen oder abfahren.

- Zur weiteren Beschreibung des Gefahrenpotentials siehe auch „Unterschätzte Lebensgefahr: Windenseile bei der Pistenpräparierung“. In: DAV-Panorama Heft 1, 2016, abrufbar unter: http://www.alpenverein.de/dav-services/panorama-magazin/skitouren-auf-pisten-unterschaetzte-lebensgefahr-windenseile-bei-der-pistenpraeparierung_aid_16769.html
- Weber / Janssen, Touren auf Skipisten: Betretungsrecht und sonstige Aspekte. In: Tagungsband Symposium Alpine Sicherheit, Bad Reichenhall 2011, S. 38; Wagner, Tourengeher auf Skipisten. In: Tagungsband Symposium Alpine Sicherheit, Bad Reichenhall 2011, S. 38.
- Siehe Ziffer 5 der „Regeln für Skitouren auf Pisten“ im Informationsflyer des DAV e.V. „Skitouren auf Pisten – Regeln und Tipps“, 4. Aufl., Dezember 2013, abrufbar unter http://www.alpenverein.de/bergsport/aktiv-sein/skitouren-auf-pisten/skitouren-auf-pisten-10-dav-regeln-fuer-skitouren-auf-pisten_aid_10600.html.
- Siehe Ziffer 10 der „10 Empfehlungen – Pistentouren Sicher & Fair!“ des ÖKuraSi, abrufbar unter http://www.alpenverein.de/bergsport/aktiv-sein/skitouren-auf-pisten/skitouren-auf-pisten-10-dav-regeln-fuer-skitouren-auf-pisten_aid_10600.html; https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/sport/berg-und-ski/downloads_berg_und_ski/10Empfehlungen.JPG

III. Nachdem es im bayerischen Alpenraum bereits wiederholt zu Beinahe-Unfällen und leichteren Kollisionen zwischen Windenraupen und Pistentourengeher gekommen war, musste jetzt erstmals ein Zivilgericht in Deutschland über eine Schadenersatzklage eines Pistentourengeher gegen einen Seilbahnbetreiber und den von ihm beauftragten Pistenraupenfahrer entscheiden. Ein Tourengeher hatte bei seiner Abfahrt über die Piste während den gleichzeitig laufenden Präparierungsarbeiten in der abendlichen Dunkelheit das quer über die Piste verlaufende Windenseil einer Pistenraupe übersehen. Er fuhr gegen das Windenseil und verletzte sich dabei schwer.

B. Das Urteil des LG Traunstein vom 01.04.2014, Az. 8 O 1946/13

I. Das Unfallereignis

Der klagende Pistentourengeher machte gegenüber den Beklagten zu 1) und 2) als Gesamtschuldner Schadensersatz- und Schmerzensgeldansprüche aufgrund einer nächtlichen Kollision mit dem Windenseil einer Pistenraupe geltend. Die Beklagte zu 1) ist die Betreiberin der Bergbahn und des Skigebiets Jenner. Der Beklagte zu 2) war am Unfalltag im Skigebiet als Pistenraupenfahrer tätig. Im Skigebiet befinden sich an

vier Stellen durchgehend beleuchtete Schilder (Abbildung 1).

Auf diesen Schildern ist geregelt, dass die Pisten außerhalb der Öffnungszeiten der Bergbahn geschlossen sind. Hinsichtlich der gelb eingezeichneten Route ist geregelt: *Pistensperrung ab 19 Uhr, donnerstags ab 22 Uhr*, bei eingeschaltetem Blinklicht und Schild „gesperrt“. Für rote Routen ist geregelt: *Pistensperrung bei eingeschaltetem Blinklicht und Schild „gesperrt“*.

Im unteren Bereich des Schildes findet sich der Hinweis: *Pistenpräparierung mit Seilwindenfahrzeug*. Daneben befindet sich ein Warnschild in Form eines Dreiecks, das eine Pistenraupe zeigt, die an einer Seilwinde hängt, wobei eine Person über dieses Seil stürzt.



Abb. 1: Hinweisschild für Skitourengeher

Am Unfalltag, einem Donnerstagabend, war der Kläger mit seinem Vater, dem Zeugen W., auf einer Skitour im Pistengebiet unterwegs. Sie begannen den Aufstieg um ca. 17:50 Uhr am Parkplatz „Hinterbrand“. Ihr eigentliches Ziel war das Stahlhaus, welches über die gelbe Route zu erreichen ist. Tatsächlich sind der Kläger und sein Vater jedoch über die rote Route zur Jenner Bergstation aufgestiegen. Der Kläger und sein Vater fuhren nach kurzem Verweilen an der Bergstation über dieselbe Route wieder ab. Der Vater des Klägers war dabei mit Skiern unterwegs, der Kläger mit einem Snowboard. Die Sichtverhältnisse waren zu diesem Zeitpunkt trotz vorherrschender Dunkelheit gut, es war eine sternklare Nacht. Der Kläger fuhr zuerst, sein Vater fuhr hinterher.

Im Bereich der späteren Unfallstelle war der Beklagte zu 2) mit seiner Pistenraupe tätig. Er hatte dabei über die Piste ein Stahlseil gespannt, welches an einem Pfosten befestigt war, der im unteren Bereich mit einem roten Polster versehen ist. Der Beklagte zu 2) unternahm dabei Präparierungsarbeiten nicht auf der Piste selbst, sondern an dem Hang rechts neben dieser Piste. Die Pistenraupe war beleuchtet. Im Übrigen ertönt beim Rückwärtsfahren der Pistenraupe ein Signalton. Das Stahlseil selbst ist nicht beleuchtet und war auch nicht anderweitig auffällig gemacht.

Der Kläger fuhr gegen das gespannte Stahlseil und kam zu Sturz. Dabei erlitt der Kläger einen schweren Bruch des linken Oberschenkels.

II. Aus den Entscheidungsgründen

B. Die Klage erweist sich jedoch als unbegründet.

I. Eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht liegt nicht vor, insbesondere hätte auch der Beklagte zu 2) nicht weitere Sicherungsmaßnahmen tätigen und die Beklagte zu 1) ihn nicht dazu anhalten müssen.

II. Die Beklagte zu 1) ist grundsätzlich unstreitig für den streitgegenständlichen Bereich verkehrssicherungspflichtig. Allerdings unterscheidet sich der Umfang der Verkehrssicherungspflicht während des Pistenbetriebs und nach Schließung des Pistenbetriebs. Der Unfall ereignete sich unstreitig nach Schließung des Pistenbetriebs.

Hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht ist von folgenden Grundsätzen auszugehen: (...)

Haftungsbegründend wird eine Gefahr erst dann, wenn sich für ein sachkundiges Urteil die naheliegende Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden.

Deshalb muss nicht für alle denkbaren Möglichkeiten eines Schadens Eintrittsvorsorge getroffen werden. Es sind vielmehr die Vorkehrungen zu treffen, die geeignet sind, die Schädigung anderer tunlichst abzuwenden. Es reicht aus, diejenigen Sicherungsvorkehrungen zu treffen, die ein verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter Angehöriger der betroffenen Verkehrskreise für ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schäden zu bewahren und die ihm den Umständen nach zuzumuten sind. Der Betreiber einer Sportanlage etwa braucht demnach zwar nicht allen denkbaren Gefahren vorzubeugen. Die Verkehrssicherungspflicht erfordert jedoch regelmäßig den Schutz vor Gefahren, die über das übliche Risiko bei der Anlagenbenutzung hinausgehen, vom Benutzer nicht vorhersehbar und für ihn nicht ohne weiteres erkennbar sind (BGH VersR 2008, 1083). (...) Welche Maßnahmen zur Wahrung der Verkehrssicherungspflicht erforderlich sind, hängt von den tatsächlichen Umständen des Einzelfalls ab (BGH a.a.O.).

III. Unter Zugrundelegung dieser allgemeinen Grundsätze gilt Folgendes:

1. Grundsätzlich endet die allgemeine Verkehrssicherungspflicht des Pistenbetreibers zwar mit der letzten Kontrollfahrt, denn dann darf der Betreiber grundsätzlich annehmen, dass seine Kunden die Pisten verlassen haben (OLG München, U. v. 08.07.2011, Az. 10 U 5433/08). Allerdings gilt dieser allgemeine Grundsatz nicht uneingeschränkt, so dass zum Einzelfall auch nach Schließung der Piste Verkehrssicherungspflichten bestehen können. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass es hier nicht um die allgemeine Verkehrssicherheit der befahrenen Piste geht, sondern um ein über die Piste gespanntes Stahlseil.

2. Soweit zwischen den Parteien dabei streitig ist, ob die streitgegenständliche Piste gesperrt war, kann dies im Ergebnis dahinstehen. (...)

3. Jedenfalls haben der Kläger und sein Vater nämlich eine geschlossene Piste befahren, was sie auch wussten. Dies ergibt sich im Übrigen auch eindeutig aus dem Schild (Abbildung 1), wo geschrieben ist, dass die Pisten außerhalb der Öffnungszeiten der Bergbahn geschlossen sind, was bereits zu Beginn des Aufstiegs des Klägers gegen 17:50 Uhr der Fall war. Dabei ergibt sich im Übrigen auch aus dem Schild eindeutig, dass nur auf der „gelben Route“ eine Pistensperrung donnerstags (erst) ab 22:00 Uhr bei eingeschaltetem Blinklicht und Schild „gesperrt“ erfolgt. Für die roten Routen ist geregelt, dass eine Pistensperrung vorliegt bei eingeschaltetem Blinklicht und Schild „gesperrt“. Zudem ergibt sich aus den Schildern eindeutig, dass nach Betriebsschluss sämtliche Pisten geschlossen sind. Egal auf welcher Piste sie sich wähnten, wussten der Kläger und sein Vater zu jeder Zeit, dass sie auf einer geschlossenen Piste unterwegs

waren. Unstreitig haben der Kläger und sein Vater auch die Schilder (Abbildung 1) an zwei Stellen passiert und grundsätzlich von ihnen Kenntnis gehabt.. (...)

4. Skifahrer, die sich zu dieser Zeit auf geschlossenen Pisten aufhalten, fahren grundsätzlich in Eigenverantwortlichkeit in den Gefahrenbereich ein (OLG München, a.a.O.). Dabei ist allerdings allgemein anerkannt, dass bei nicht fernliegender bestimmungswidriger Nutzung wie auch bei Schaffung außerordentlicher Gefahren auch gegenüber nicht oder nicht mehr Befugten noch Sicherungspflichten bestehen. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Sicherungspflichtige erkennen kann, dass sich Dritte von einer der Verkehrswidmung widersprechenden Nutzung nicht abhalten lassen (OLG München, a.a.O.).

Hier geht es um die Rechtsfigur der „Haftung gegenüber Unbefugten“. Dies zielt darauf ab, einen angemessenen Ausgleich zwischen der Selbstgefährdung des unbefugt Handelnden und der Verantwortlichkeit des Verkehrssicherungspflichtigen zu finden.

Zunächst besteht kein allgemeines Gebot, andere vor Selbstgefährdung zu bewahren. Daher kann, wer sich selbst verletzt, einen anderen wegen dessen Mitwirkung nur in Anspruch nehmen, wenn Letzterer einen zusätzlichen Gefahrenkreis für die Schädigung eröffnet hat (BGH VersR 1986, 578). Das ist insbesondere dann der Fall, wenn er eine Gefahrenquelle für Dritte schafft oder in seinem Verantwortungsbereich andauern lässt. Dann trifft ihn die Rechtspflicht, Rücksicht auf die Gefährdung anderer zu nehmen und notwendige Vorkehrungen für deren Schutz zu treffen. Nach der Lehre der „Haftung gegenüber Unbefugtem“ erstrecken sich diese Verkehrssicherungspflichten grundsätzlich nur auf solche Personen, die sich „befugt“ in der Gefahrenzone aufhalten, doch gibt es dabei Ausnahmen. So bestehen gegenüber Unbefugten nach wie vor Sicherungspflichten bei der Schaffung außerordentlicher Gefahren (OLG Düsseldorf MDR 2001, 938) und bei einer „nicht ganz fernliegenden bestimmungswidrigen Nutzung“ (BGH VersR 1982, 184), wobei beide Gesichtspunkte auch zusammenwirken können. Die Sicherungspflichten bestehen jedoch nur in engen Grenzen (BGH NJW 1985, 1078). Mit einer „nicht ganz fernliegenden bestimmungswidrigen Nutzung“ ist zu rechnen, wenn der Sicherungspflichtige erkennen konnte, dass sich Dritte von einer der Verkehrswidmung bzw. -eröffnung widersprechenden Nutzung nicht abhalten lassen (BGH VersR 1989, 155). Eine Gefahr ist dann als außerordentlich zu qualifizieren, wenn verständigerweise nicht mit ihr zu rechnen ist und sie sich für einen durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer als fallenartig erweist (OLG München, a.a.O.). In solch einem Fall besteht für denjenigen, der die Gefahrenquelle eröffnet oder unterhält, eine korrespondierende Verkehrssicherungspflicht.

5. Übertragen auf die vorliegende Tourengerherproblematik bedeutet dies:

Unbefugt handelt jedenfalls derjenige, der die Piste außerhalb der Betriebszeiten nutzt oder aber eine erkennbar gesperrte oder geschlossene Piste befährt. Der Kläger und sein Vater haben die Piste hier unstreitig außerhalb der Betriebszeiten genutzt und diese war auch unstreitig geschlossen. Den Beklagten war aber durchaus klar, dass an Donnerstagabenden Tourengerher im Gebiet unterwegs sind, mag es sich auch um einen inoffiziellen Tourengerherabend handeln. Dem trägt die Beklagte zu 1) ja auch Rechnung, wie man aus den Tafeln (Abbildung 1) erkennen kann, indem an Donnerstagabenden eine Pistensperrung auf der gelben Route erst ab 22 Uhr erfolgt. Auch müssen die Beklagten insbesondere an Donnerstagabenden durchaus auch mit Skitourengerhern auch außerhalb der gelben Route rechnen, sei es nun mit „verirrten“ Skitourengängern oder mit solchen, die ganz bewusst nicht zum Stahlhaus über die gelbe Route aufsteigen, sondern andere Routen wählen. Ein Pistenbetreiber kann mit einer widmungswidrigen Nutzung jedenfalls dann rechnen, wenn Tourengerher bestimmte Pisten üblicherweise außerhalb der Betriebszeiten für Aufstieg und Abfahrt nutzen (vgl. zu allem auch Aufsatz: Pistenpräparierung mit Seilwinden – ein Vorschlag zur Lösung der „Tourengerherproblematik“ von Dr. Tobias Eickmann, Versicherungsrecht 2005, S. 482). So liegt es hier.

Zudem geht die Seilwindenpräparierung mit immensen Risiken für abfahrende Skifahrer einher. Das Stahlseil ist für diese jedenfalls schwer zu erkennen, insbesondere, weil die Skifahrer sich meist eher auf die unmittelbar vor ihnen liegende Piste konzentrieren dürften. Zudem herrschte auch im hiesigen Fall (wie im Winter bei Skitouren nach Betriebsschluss in der Mehrzahl der Fälle), trotz guter Sichtverhältnisse unstreitig Dunkelheit. Somit erwies sich das Seil durchaus als fallenartig. Die Seilwindenpräparierung ist dabei auch als außerordentliche Gefahr zu qualifizieren, weil die Kollision mit einem Stahlseil schwere Folgen haben kann.

Auch das OLG München ist der Ansicht, dass bei der Seilwindenpräparation insbesondere durch entsprechende Warnhinweise angesichts der davon ausgehenden Gefahren Sicherungsvorkehrung auch gegenüber Personen zu treffen sind, die außerhalb der Betriebszeiten die Pisten nutzen, wie etwa Skitourengerher (OLG München a.a.O.).

6. Allerdings dürfen die Forderungen an den Sicherungspflichtigen nicht überspannt werden. Erwartet werden können nur diejenigen Vorkehrungen, die nach den Sicherheitserwartungen des jeweiligen Verkehrs im Rahmen des wirtschaftlich zumutbaren geeignet sind, Gefahren von Dritten abzuwenden.

Auf Seilwindenpräparation und dadurch drohende Gefahren ist hinzuweisen, etwa durch auffällige Absperrungen oder Schilder an Knotenpunkten wie Parkplätzen, Skigebietstafeln, Tourenhütten sowie auf Pisten an Stellen, an denen Tourengeher üblicherweise einsteigen (Eickmann a.a.O.).

So liegt es aber hier. Unstreitig befinden sich die Hinweisschilder (Abbildung 1) im betreffenden Gebiet und sind 24 Stunden beleuchtet. Der Kläger und sein Vater haben auf jeden Fall zwei dieser Schilder beim Aufstieg passiert und hatten Kenntnis von ihrem Inhalt. Damit war ihnen klar, dass grundsätzlich Pistenpräparation mit Seilwindenfahrzeug erfolgt, was im Übrigen der Kläger auch selbst bestätigt hat. Durch das dreieckige Schild wird auch auf die konkrete Gefahr, die von solchen Fahrzeugen ausgeht, hingewiesen, nämlich, dass Personen durch dieses Stahlseil zu Sturz kommen können. Nirgends auf diesem Schild ist geregelt, dass diese Art der Pistenpräparation nur auf gesperrten Pisten stattfindet. Es wird nur geregelt, wann und unter welchen Voraussetzungen die gelben bzw. roten Routen als gesperrt gelten. Nicht geregelt ist, dass nur bei tatsächlich erfolgter Sperrung eine Pistenpräparation mit Seilwindenfahrzeug erfolgt. Zwar kann sich während der Öffnungszeiten der B.- Bergbahn AG ein Skifahrer darauf verlassen, dass zu diesen Zeiten eine derartige Präparation nicht stattfindet. Außerhalb der Öffnungszeiten ist dies aber nicht der Fall. (...)

Im Übrigen ist dem Gericht auch selbst bekannt, dass außerhalb der Öffnungszeiten von Bergbahnen bzw. Skiliften oft und regelmäßig Präparationsarbeiten durchgeführt werden, um für den nächsten Skitag eine „gepflegte“ Piste zu schaffen. Nach Überzeugung des Gerichts war dies auch dem Kläger, der über entsprechende Sachkunde verfügt, bewusst.

Aus dem Schild (Abbildung 1) geht nach Überzeugung des Gerichts eindeutig hervor, dass auch am Donnerstagabend jedenfalls im roten Bereich (unabhängig von einer Pistensperrung bzw. ob diese zugeht) nach den Öffnungszeiten mit einer Pistenpräparation mit Seilwindenfahrzeug zu rechnen ist. Skitourengeher, die sich in diesem Bereich befinden und sich dann entscheiden, dennoch über diesen Bereich abzufahren, müssen somit mit einer Pistenpräparation mit Seilwindenfahrzeug rechnen. Mit dem Aufstellen dieser Tafeln hat die Beklagte zu 1) der Verkehrssicherungspflicht Genüge getan. Zu weiteren Maßnahmen war sie nicht verpflichtet. Die Maßnahme war geeignet, ein entsprechendes Unfallrisiko zu minimieren, wobei wie bereits erörtert eine Verkehrssicherung, die jede Schädigung ausschließt, im praktischen Leben nicht erreichbar ist.

7. Insbesondere wäre auch der Beklagte zu 2) nicht - über das Vorhandensein der genannten Schilder hinaus - verpflichtet gewesen, weitere Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen und entsprechend wäre die Beklagte zu 1) nicht verpflichtet gewesen, den Beklagten zu 2) entsprechend anzuweisen.

Nachdem das Seil selbst, je nach Position der Pistenraupe, ein- und ausfährt, ist eine Kennzeichnung des Seils selbst (etwa durch Flutterbänder) technisch ohnehin nicht möglich. Es hätte aber auch nicht noch ein zusätzliches Warnschild direkt vor dem Seil aufgestellt werden müssen. Die Warnung auf den Schildern (Abbildung 1) ist ausreichend, um vor Gefahren zu warnen. Jeder Tourengeher, der zum konkreten Zeitpunkt abfährt, hätte allein aufgrund der Tafeln (Abbildung 1) mit dem Einsatz von Seilwindenpräparation rechnen müssen, dies ist aus den Schildern heraus eindeutig erkennbar. Im Übrigen hätte der Kläger auch nicht von der von ihm bzw. seinem Vater geäußerten Erwartung ausgehen dürfen, dass donnerstags im besagten Bereich bis 22:00 Uhr keine Pistenpräparation mit Seilwindenfahrzeug stattfinden würde. Zum einen widerspricht dies schon dem eindeutigen Wortlaut der Schilder (Abbildung 1). Im Übrigen war der Kläger gerade nicht auf der gelben Route unterwegs. (...)

8. Auch sonst liegt keine Verkehrssicherungspflichtverletzung vor. Insbesondere war die Pistenraupe (...) mit etwa 10 Scheinwerfern ausgestattet, die auch eingeschaltet waren und am Dach der Pistenraupe befand sich ein Gelblicht.

9. Eine Verkehrssicherungspflichtverletzung liegt daher nicht vor, der Unfall fällt in die Eigenverantwortlichkeit des Klägers.

IV. Unter diesen Umständen kann ein etwaiges Mitverschulden des Klägers dahinstehen, wobei das Gericht allerdings dem Zeugen W. glaubt, dass der Kläger mit einer Stirnlampe unterwegs war. Insbesondere kann dahinstehen, ob ein Mitverschulden des Klägers darin zu sehen ist, dass er jedenfalls zum Zeitpunkt der Abfahrt die Pistenraupe des Beklagten zu 2) gehört, gesehen oder jedenfalls deren Lichtschein gesehen hat bzw. haben muss. (...).

Unabhängig davon würde aber ein überwiegendes, die Haftung der Beklagten ausschließendes Mitverschulden des Klägers darin liegen, dass er wissentlich eine geschlossene Piste benutzt hat, von der er auch wusste, dass es sich nicht um den „gelben Bereich“ handelte. Der Kläger gibt selbst an, eine gewisse Erfahrung im Skibereich zu haben und grundsätzlich auch über Pistenpräparation mit Seilwindenfahrzeug Bescheid zu wissen. Unstreitig hat der Kläger beim Aufstieg den Masten am späteren Unfallort mit der Einhängevorrichtung passiert, wobei dieser im unteren

ren Bereich mit einem auffallend roten Polster versehen ist. Zwar dient dies primär dem Schutz von abfahrenden Skifahrern, um Verletzungen beim Dagegenfahren zu verhindern. Dies ändert aber nichts daran, dass der Mast mit 1,50 m Höhe und das rote Polster darum auffällig sind. Dem Kläger als früherem Mitglied des D-Kaders des deutschen Skiverbandes musste sich aufdrängen, dass es sich um eine Vorrichtung für eine Seilwinde handelt und er hätte daher bei der Abfahrt jedenfalls an dieser Stelle besonders vorsichtig fahren oder gar anhalten müssen. Er hat selbst angegeben, dass ihm die von Stahlseilen ausgehenden Gefahren bekannt waren.

Nach alledem war die Klage abzuweisen.

C. Ergänzende Anmerkungen

I. Die Bedeutung des Urteils

Am Jenner bei Berchtesgaden wurde wieder einmal deutsche „Skirechtsgeschichte“ geschrieben. Nachdem sich der Bundesgerichtshof (BGH) bereits Anfang der 1970er Jahre anlässlich zweier tödlicher Unfälle intensiv mit der strafrechtlichen Verkehrssicherungspflicht des Seilbahnbetreibers für Skipisten auseinandergesetzt hat⁶, enthält das rechtskräftige Urteil des Landgericht Traunstein erstmals⁷ interessante und grundlegende Feststellungen zu den Verkehrs- und Sorgfaltspflichten des Pistenbetreibers im Zusammenhang mit dem Einsatz von Seilwindenfahrzeugen bei der Pistenpräparierung. Darüber hinaus setzt sich das Urteil mit der Frage der Eigenverantwortung des Pistentourengeher bei Aufstieg und Abfahrt nach Ende der Pistenöffnungszeiten auseinander.

Das Urteil des Landgericht Traunstein beruht auf einer sachgerechten Abwägung wechselseitiger Pflichten und Risiken und stellt damit eine erste rechtliche Arbeitsgrundlage für ein zukünftiges Miteinander von Pistenbetreibern, Pistenraupenfahrern und Pistentourengeher dar. Im Ergebnis ist dem Urteil in vollem Umfang zuzustimmen.

Das Urteil berücksichtigt allerdings nicht in ausreichender Weise die verfassungsrechtliche und naturschutzrechtliche Rechtslage im Freistaat Bayern in Bezug auf das „Recht zum Tourengehen“ auf Skipisten und die sich daraus ergebenden rechtlichen Konsequenzen für die Haftung des Seilbahnbetreibers für Pistenpräparierungsarbeiten sowie für die Eigenverantwortlichkeit des Pistentourengeher bei der Benutzung von Skipisten.

6 BGH NJW 1971, 1093 ff („Jenner I“) und BGH NJW 1973, 1379 ff („Jenner II“).

7 Die bisher veröffentlichten Entscheidungen LG Kempten, SpuRt 1999, 32 ff, ÖOGH SpuRt 1999, 25 ff sowie die weiteren nachgewiesenen Entscheidungen bei Dambeck, Piste und Recht, 3. Aufl., 1996, Rz. 275 bezogen sich auf Kollisionsunfälle mit Pistenraupenbetrieb ohne Windenseil.

Das Unfallereignis verdeutlicht das durch die öffentlich-rechtlichen Rahmenbedingungen entstehende rechtliche Spannungsfeld zwischen der Begründung eines Pistenbetretungsrechts für Tourengeher mit dem Argument, die Skipisten seien „freie Natur“, dem gleichzeitigen Bemühen einer zivilrechtlichen Verkehrssicherungspflicht des Pistentreibers mit der Begründung, eine Verkehrssicherungspflicht bestehe auch nach Schließung der Pisten und der Akzeptanz wirtschaftlicher Interessen des Pistentreibers mit der Begründung, diesem müsse im Interesse der Pistenskipfahrer eine weitgehende Gestaltungsfreiheit bei der Organisation und Durchführung der Pistenpräparierungsarbeiten eingeräumt werden.

Die sich dabei ergebenden Interessenskollisionen sollten durch eine sachgerechte Bestimmung der Verkehrspflichten möglichst gering gehalten werden. Dabei müssen der Nutzungsaspekt, der Schutzaspekt und der wirtschaftliche Aspekt zu einem angemessenen Ausgleich gebracht werden.

II. Die rechtlichen Überlegungen des LG Traunstein

1. Zur Begründung einer Verkehrssicherungspflicht des Pistenbetreibers

Zunächst stellt das Gericht zutreffend fest, dass die allgemeine Verkehrssicherungspflicht des Pistenbetreibers nach Schließung der Pisten und der letzten Kontrollfahrt endet⁸. Wer anschließend eine Piste befährt, handle grundsätzlich eigenverantwortlich⁹. Gleichwohl müsse der Pistenbetreiber auch nach Schließung der Pisten bei „nicht fernliegender bestimmungswidriger Nutzung“ sowie bei „Schaffung außerordentlicher Gefahren“ angemessene Sicherungsmaßnahmen ergreifen¹⁰. Begründet wird dies mit einer Rechtsfigur der „Haftung gegenüber Unbefugten“¹¹. Dieser Argumentationsansatz wirkt auf den ersten Blick plausibel, wirft aber bei näherer Prüfung rechtliche Fragen auf.

8 Dambeck, Piste und Recht, Rz. 222 und Rz. 143; in diesem Sinne auch Weber / Janssen, Touren auf Skipisten: Betretungsrecht und sonstige Aspekte, a.a.O., S. 38; gegen eine Verkehrssicherungspflicht auch Manssen, Sind Skipisten „freie Natur“?, SpuRt 2011, 93 (96) unter Hinweis auf § 60 S. 1 BNatSchG.

9 Dabei lässt das Gericht offen, was unter „eigenverantwortlichem Handeln“ zu verstehen ist. Eine allgemein anerkannte Rechtsfigur des „eigenverantwortlichen Handelns“ dürfte in dieser Form im Zivilrecht wohl nicht existieren, da das BGB von der Eigenverantwortung des Menschen als denkbarem Ausgangspunkt aller rechtlicher Überlegungen ausgeht. Das Strafrecht kennt die Rechtsfigur der „eigenverantwortlichen Selbstgefährdung“ (siehe dazu Burger, Bürger, Bewusste Risikübernahme – Rechtsentwicklungen zur Eigenverantwortung am Beispiel des Bergsports, SpuRt 2007, 149 ff (Teil I) und SpuRt 2007, 192 ff (Teil 2)); eine unmittelbare Übernahme dieser strafrechtlichen Rechtsfigur in den Bereich des Zivilrechts ist noch nicht abschließend geklärt; zur zivilrechtlichen Einordnung einer „bewussten Selbstgefährdung“ siehe Götz, Die deliktische Haftung für Sportverletzungen im Wettkampfsport, 2009, S. 164 ff.

10 So auch Weber / Janssen, Touren auf Skipisten: Betretungsrecht und sonstige Aspekte, a.a.O., S. 38; Katschthaler / Mayer, Achtung Gegenverkehr! – Tourengeher auf Skipisten, SpuRt 2011, 46 (47), jeweils mit ausdrücklicher Bezugnahme auf die Gefahr durch Seilwindenpräparierungsarbeiten.

11 Grundsätzlich dazu Palandt-Sprau, BGB, 75. Aufl., § 823, Rz. 47; Münchener Kommentar-Wagner, BGB, 5. Aufl., § 823, Rz. 271 f.

a. „Unbefugte Benutzung“?

Unklar bleibt zunächst, ob das Gericht eine „unbefugte“ Benutzung zugleich als rechtswidrige Nutzung und damit als per se verbotenes Verhalten qualifiziert. Das Gericht stellt nämlich fest, dass ein Tourengesher „unbefugt“ handelt, wenn er eine Piste außerhalb der Betriebszeit nutzt oder eine erkennbar gesperrte oder geschlossene Piste befährt. Dass aber alle drei Nutzungsvarianten in gleicher Weise zu einer unbefugten Nutzung führen, dürfte zumindest teilweise fraglich sein.

(1) Dass eine Pistensperrung¹² zu einer unbefugten Nutzung führen kann, sofern die Sperrung rechtswirksam¹³ vorgenommen wurde, ist nachvollziehbar. In diesem Fall ist auch von einer rechtswidrigen und damit unbefugten Nutzung der Piste auszugehen, da der Tourengesher gegen ein öffentlich-rechtliches Verbot verstößt¹⁴.

(2) Ob allerdings auch das Benutzen einer (lediglich) geschlossenen Piste außerhalb der Betriebszeit zu einer „unbefugten“ Nutzung führt, dürfte aufgrund der verfassungsrechtlichen und naturschutzrechtlichen Rechtslage im Freistaat Bayern (Art. 141 Abs. 3 Satz 1 der Bayerischen Verfassung (BV)¹⁵, Art. 27 Abs. 1 Bayerisches Naturschutzgesetzes (BayNatSchG)¹⁶ und § 59 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)¹⁷ fraglich sein.

Nach einer aktuellen Entscheidung des Bayerischen Verfassungsgerichtshofes (BayVGh) vom 21.11.2013¹⁸ handelt es sich bei Skipisten um „freie Natur“¹⁹. Das in Bayern verfassungsrechtlich garantierte Recht zur freien Naturbenutzung gewährt den Pistentourengehern ein Recht zur uneingeschränkten Benutzung von Skipisten bereits während des üblichen Pistenbetriebs und damit während der allgemeinen Betriebszeiten. Weder die wirtschaftlichen Interessen des Pistenbetreibers noch die sportlichen Belange der für die Benutzung der Aufstiegshilfen und der präparierten Abfahrten zahlenden Pistenskifahrer rechtfertigen ein Verbot des Pistentouren-

¹² Dambeck, Piste und Recht, a.a.O., Rz. 143;

¹³ Zur wichtigen Unterscheidung zwischen einer förmlichen Pistensperrung nach Art. 24 BayLStVG, die nur von der Gemeinde ausgesprochen werden kann, und einer schlichten Pistenschließung durch den verkehrssicherungspflichtigen Pistenbetreiber siehe auch Wagner, Rechtsprobleme im Bereich Bergbahnen und Wintersport, SpuRt 1996, 9 (10).

¹⁴ Ob die Sperrung auch rechtmäßig ist, muss gegebenenfalls im Verwaltungsrechtsverfahren überprüft werden.

¹⁵ Art. 141 Abs. 3 Satz 1 BV lautet: „Der Genuß der Naturschönheiten und die Erholung in der freien Natur, insbesondere das Betreten von Wald und Bergweide, das Befahren der Gewässer und die Aneignung wildwachsender Waldfrüchte in ortsüblichem Umfang ist jedermann gestattet.“

¹⁶ Art. 27 Abs. 1 BayNatSchG lautet: „Alle Teile der freien Natur, insbesondere Wald, Bergweide, Fels, Ödungen, Brachflächen, Auen, Uferstreifen und landwirtschaftlich genutzte Flächen, können von jedermann unentgeltlich betreten werden.“

¹⁷ § 59 Abs. 1 BNatSchG lautet: „Das Betreten der freien Landschaft auf Straßen und Wegen sowie auf ungenutzten Grundflächen zum Zweck der Erholung ist allen gestattet (allgemeiner Grundsatz).“

¹⁸ BayVGh, U. v. 21.11.2013, Az. 14 BV 13.487, abrufbar unter http://www.vgh.bayern.de/media/bayvgh/presse/pm_2013-12-161.pdf

¹⁹ BayVGh, U. v. 21.11.2013, Tz. 35 ff; In diesem Sinne auch Manßen, Sind Skipisten „freie Natur“?, SpuRt 2011, 93 (94); Weber / Janssen, Touren auf Skipisten: Betretungsrecht und sonstige Aspekte, a.a.O., S. 42; dagegen A. A. Katschthaler / Mayer, Achtung Gegenverkehr! – Tourengeher auf Skipisten, SpuRt 2011, 46 (48); Wagner, Tourengeher auf Skipisten, a.a.O., S. 17 ff.



gehens. Pistensperrungen sind deshalb nur während der Dauer von Präparierungsarbeiten aus Sicherheitsgründen zulässig²⁰.

Aufgrund dieser Überlegungen dürfte das Recht zur Betretung und damit zur Nutzung der Skipisten außerhalb der Betriebszeiten aber erst recht gegeben sein. Eine deklaratorische „Schließung“ der Skipisten mag damit von Relevanz für die Bestimmung von Verkehrssicherungspflichten des Pistenbetreibers sein²¹. Ein allgemeines Betretungs- und Befahrungsverbot lässt sich daraus aber nicht ableiten. Das Pistentourengehen in den Abendstunden wird man deshalb in Bayern nicht als „unbefugte“ Pistenbenutzung qualifizieren können.

b. „Bestimmungswidrige oder widmungswidrige Nutzung“?

Fraglich ist auch, ob, wie das Gericht meint, eine bestimmungswidrige oder eine widmungswidrige Nutzung vorliegen. Eine derartige Nutzung kann eigentlich nur vorliegen, wenn es im Gegensatz dazu eine bestimmungsgemäße bzw. widmungs-gemäße Nutzung gibt.

(1) Nach den Feststellungen des BayVGh führen weder die Präparierung der Piste noch bauliche Maßnahmen und Veränderungen des natürlichen Geländes dazu, dass

²⁰ BayVGh, U. v. 21.11.2013, Tz. 57.

²¹ In diesem Sinne auch Wagner, Rechtsprobleme im Bereich Bergbahnen und Wintersport, SpuRt 1996, 9 (10)

der Pistenbereich seinen Charakter als „freie Natur“ verliert²². Zwar ist das erstmalige Herrichten einer Skipiste nach Art. 10 (1) BayNatSchG erlaubnispflichtig. Diese Erlaubnispflicht dient aber lediglich der Sicherstellung naturschutzrechtlicher Belange²³.

(2) Da ein Pistentourengeher aber nur sein verfassungsrechtlich garantiertes Recht auf Naturbetretung ausübt, wenn er eine Skipiste nach Ende der allgemeinen Betriebszeit begeht, wird man nicht von einer „bestimmungswidrigen“ oder einer „widmungswidrigen“ Nutzung sprechen können, da die freie Natur im Bereich der Skipisten zumindest nach Schließung der Pisten und der damit verbundenen Einstellung des kommerziellen Pistenbetriebs wohl kaum einer „Bestimmung“ oder „Widmung“ dahingehend unterliegt, dass das Pistentourengehen untersagt ist²⁴. Vielmehr ist von einer Entwidmung auszugehen²⁵.

(3) Die Tatsache, dass moderne und nach heutigen Maßstäben als „verkehrssicher“ empfundene Skipisten²⁶ nur aufgrund von ständigen und teilweise auch ganz erheblichen Eingriffen in die Natur, insbesondere in Form von Beschneiungs- und Präparierungsarbeiten und aufgrund von baulichen Veränderungen der natürlichen Geländestrukturen die konkrete Nutzbarkeit und Attraktivität erhalten, die sie haben, wird dabei allerdings weitestgehend ausgeblendet.

Die Pistentourengeher suchen ganz gezielt und ausschließlich das erschlossene, präparierte (und gegebenenfalls auch künstlich beschneite) sowie gegen Naturgefahren weitestgehend abgesicherte und damit zugleich „künstliche“ Pistenskigebiet auf²⁷, da sich nur unter diesen Rahmenbedingungen auch in der Dunkelheit „Skitouren“ überhaupt durchführen lassen²⁸. Dies betrifft insbesondere die nächtlichen Abfahrten, die im freien Skitouren Gelände selbst bei Verwendung einer Stirnlampe zumindest im Regelfall für einen durchschnittlichen Skifahrer nicht möglich wären.

Der Pistentourengeher gibt damit vor, die „freie Natur“ zu nutzen, während er sich gleichzeitig schon allein aus vitalem Eigeninteresse ausschließlich in einem vollständig künstlich geschaffenen und ständig unterhaltenen Geländeszenario bewegt. Der sich

22 BayVGh, U. v. 21.11.2013, Rz. 38; in diesem Sinne auch Manssen, Sind Skipisten „freie Natur“?, SpuRt 2011, 93 (94).

23 BayVGh, U. v. 21.11.2013, Rz. 39.

24 Selbst wenn man von einer Fortgeltung der Widmung nach Ende der Betriebszeit ausgehen würde, würde dies zu keinem anderen Ergebnis führen; nach Einschätzung des BayVGh, Rz. 40, würde sich der Tourengeher wohl weiterhin im Bereich der Widmung bewegen, da „Tourengeher letztlich (ohne Aufstiegshilfen aufsteigende) Skifahrer sind“.

25 Weber / Janssen, Touren auf Skipisten: Betretungsrecht und sonstige Aspekte, a.a.O., S. 38; a. A. Wagner, Tourengeher auf Skipisten, a.a.O., S. 22, die auch nach Pistenschließung von einem Fortbestehen der Skipiste als „Sportanlage“ ausgeht.

26 Inhalt und Umfang von Pistensicherungspflichten unterliegen einem ständigen Wandel aufgrund der sich ständig weiterentwickelnden Kenntnisse der Unfallforschung und Rspr., siehe dazu z.B. die Entscheidung BGH NJW 1985,620 (621) zur Pistensicherungspflicht eines Schleppliftunternehmers.

27 Wagner, Tourengeher auf Skipisten, a.a.O., S. 15.

28 Weber / Janssen, Touren auf Skipisten: Betretungsrecht und sonstige Aspekte, a.a.O., S. 31.



daraus ergebende Widerspruch ist evident und zugleich das Ergebnis einer gewissen argumentativen Unaufrichtigkeit. Eine bestimmungswidrige Nutzung entsteht dadurch gleichwohl nicht.

c. „Schaffung außerordentlicher Gefahren“?

Verkehrssicherungspflichten können auch gegenüber „Unbefugten“ allein durch die Schaffung außergewöhnlicher Gefahren entstehen. Dabei bezieht sich das Gericht ausdrücklich auf eine weitere „Pistenraupen-Entscheidung“ des OLG München aus dem Jahr 2011²⁹. Als „außerordentlich“ werden dabei vom OLG München Gefahren qualifiziert, wenn mit ihnen verständigerweise nicht zu rechnen ist und sie sich für einen durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer als fallenartig erweisen.

(1) Das Gericht stellt zutreffend fest, dass die Seilwindenpräparierung mit erheblichen Risiken für abfahrende Skifahrer einhergeht, da das Stahlseil insbesondere bei Dunkelheit schwer zu erkennen sei und deshalb zu Kollisionen mit schweren Verletzungsfolgen führen könne. Im konkreten Fall habe sich das Stahlseil deshalb als „fallenartig“ erwiesen.

(2) Dass der Einsatz einer Windenraupe per se mit einer Gefährdung von Personen verbunden sein kann, die sich im Einzugsbereich des Windenseils aufhalten, dürfte evident sein.

29 OLG München, U. v. 08.07.2011, Az. 10 U 5433/08, abrufbar unter <https://openjur.de/u/492711.html>

Ob es sich dabei allerdings um „außerordentliche“, „außergewöhnliche“ oder sogar „fallenartige“ Gefährdungen handelt, dürfte für die Frage, ob überhaupt Verkehrspflichten im Sinne eines normativen Verhaltensgebotes bestehen, zunächst nicht relevant sein. Der Gegensatz dazu wäre nämlich die Feststellung, dass keine Verkehrspflichten bestehen. Diese Aussage wird man in Anbetracht des bereits grundsätzlich und evident bestehenden Gefährdungspotentials, das sich aus der Arbeitsweise einer Windenraupe ergibt, wohl kaum treffen können³⁰.

(3) Fragen der statistischen Wahrscheinlichkeit der Gefahrenverwirklichung („außergewöhnlich“) oder der Erkennbarkeit der Gefahrenlage („fallenartig“) betreffen dagegen ausschließlich das Ausmaß der Bedrohung der Rechtsgüter Dritter und sind damit im Zusammenhang mit der konkreten Bestimmung von einzelnen Verkehrspflichten zu erörtern.

d. Haftung gegenüber „befugten Pistenbenutzern“?

Die vom Gericht bemühte Rechtsfigur der „Haftung gegenüber Unbefugten“ dürfte wohl eher unzutreffend und darüber hinaus auch nicht erforderlich sein.

(1) Es ist davon auszugehen, dass der Kläger grundsätzlich berechtigt war, die nächtliche Abfahrt über die Piste anzutreten, da nach den Tatsachenfeststellungen des Gerichts zum Unfallzeitpunkt von einer förmlichen Pistensperrung nicht auszugehen war³¹. Gleichzeitig wird man aber auch feststellen müssen, dass der Kläger die Piste gerade nicht während der üblichen Betriebszeiten als „gewidmete Skipiste“ im skisportrechtlichen Sinn, sondern als „freie Natur“ und damit „auf eigene Gefahr“ im naturschutzrechtlichen Sinn (§ 60 S. 1 BNatSchG)³² genutzt hat.

(2) Der Pistenbetreiber war seinerseits aber ebenso berechtigt, die Seilwindenarbeiten durchzuführen, da die Präparierungsarbeiten nicht während der üblichen Betriebszeiten durchgeführt wurden und die Pisten geschlossen waren. Die Berechtigung des Pistenbetreibers zur kommerziellen Nutzung der Skipisten umfasst selbstverständlich auch die Berechtigung zur angemessenen Präparierung der Skipisten,

30 Dambeck/Pichler, Kollisionsunfälle mit Skipistengeräten, SpuRt 1996, 6 qualifizieren bereits eine Pistenraupe ohne Windeneinsatzmöglichkeit als „Gefahrenquelle eigener Art“ mit „massivem Hindernischarakter“; zum allgemeinen Gefahrenpotential einer Pistenraupe siehe auch Dambeck, Piste und Recht, Rz. 272.

31 Zwar war die Piste zum Unfallzeitpunkt durch das Einschalten von Blinklichtern und das Aufklappen von Sperrtafeln förmlich gesperrt; die Beweisaufnahme hat aber nicht ergeben, dass der Kläger von den Sperrmaßnahmen Kenntnis erlangt hat, da er bereits vor dem Einschalten der Blinklichter den Aufstieg begonnen hatte. Aus den Entscheidungsgründen: „Dass diese Warnungen bereits beim Aufstieg des Klägers und seines Vaters aktiviert waren, die beiden also solche Warnhinweise beim Aufstieg passiert haben, konnte aber nicht nachgewiesen werden. Vielmehr erscheint es wahrscheinlich, dass der Kläger und sein Vater aufstiegen, bevor die Warnungen aktiviert wurden und sie diese somit nicht gesehen haben.“ Eine Sperrverfügung muss dem Betroffenen aber als Wirksamkeitsvoraussetzung bekannt gegeben werden, d.h. von ihm wahrgenommen werden können, siehe dazu Weber / Janssen, Touren auf Skipisten: Betretungsrecht und sonstige Aspekte, a.a.O., S. 47.

32 § 60 S. 1 BNatSchG lautet: „Das Betreten der freien Landschaft erfolgt auf eigene Gefahr.“

um dadurch seiner Verkehrssicherungspflicht gegenüber den Benutzern der Skipisten nachzukommen³³. Dies umfasst auch den Einsatz von Seilwindenfahrzeugen.

(3) Da somit sowohl der Pistenbetreiber als auch der Pistentourengeher grundsätzlich berechtigt waren, das zu tun, was sie taten, besteht keine Veranlassung für eine argumentative Begründung von Verkehrspflichten des Pistenbetreibers nach der vom Gericht bemühten Lehre von der „Haftung gegenüber Unbefugten“. Vielmehr ist von allgemein gültigen Grundsätzen zur Verkehrssicherungspflicht aufgrund der Schaffung einer Gefahrenquelle³⁴ auszugehen.

(4) Letztendlich geht es dann, wie das Gericht zutreffend feststellt, allein um eine sachgerechte Bestimmung von Inhalt und Umfang möglicher Verkehrssicherungspflichten des Pistenbetreibers aufgrund des Einsatzes von Windenraupen³⁵ zur Pistenpräparierung vor dem Hintergrund der eigenverantwortlichen Entscheidung des Pistentourengehers für einen Aufstieg und die anschließende Abfahrt über die Skipiste mit dem sich daraus ergebenden Gefahrenpotential.

(5) Dabei ist zu berücksichtigen, dass Aufstieg und Abfahrt außerhalb der Pistenöffnungszeiten, während der laufenden Pistenpräparierungsarbeiten und bei Dunkelheit mit entsprechend schlechten Sichtverhältnissen stattfanden.

2. Zum Umfang der Verkehrssicherungspflichten des Pistenbetreibers

Die Frage nach dem Umfang der rechtlich zu fordernden Schutzmaßnahmen eines Verkehrssicherungspflichtigen beurteilt sich nach objektiven Maßstäben, wobei zu berücksichtigen ist, in welcher Rolle und mit welcher Erwartungshaltung der potentiell oder auch nur möglicherweise Schutzbedürftige am Rechtsleben teilnimmt³⁶. Die Bestimmung von Verkehrspflichten im Sinne von normativen Verhaltenspflichten stellt sich dabei als ein Abwägungsprozess von Gefahrveranlassung und Gefahrbeherrschung durch den potentieller Schädiger und Vertrauensschutzaspekten auf Seiten des potentiell Geschädigten dar³⁷.

33 Der Umfang einer zivilrechtlichen Verpflichtung des Pistenbetreibers zu einer angemessenen Pistenpräparierung ist dabei im Einzelnen str., gegen eine allgemeine Verkehrssicherungspflicht Dambeck, Piste und Recht, Rz. 267; andererseits ist eine ungepflegte Piste aufgrund der damit verbundenen Gefährdung für die Skifahrer durchaus geeignet, Verkehrssicherungspflichten und Haftungsrisiken zu begründen; zur strafrechtlichen Verkehrssicherungspflicht des Pistenbetreibers siehe die grundlegenden Urteile BGH NJW 1971, 1093 ff („Jenner I“) und BGH NJW 1973, 1379 ff („Jenner II“).

34 In diesem Sinne auch Weber / Janssen, Touren auf Skipisten: Betretungsrecht und sonstige Aspekte, a.a.O., S. 38; im Ergebnis auch Katschthaler / Mayer, Achtung Gegenverkehr! – Tourengeher auf Skipisten, SpuRt 2011, 46 (47), allerdings mit der Begründung, dass Pistentourengehen zwar eine bestimmungswidrige Nutzung sei, mit der aber gerechnet werden müsse, weil sie „naheliegend“ sei.

35 Die Seilwindenpräparierung wird ausdrücklich als Gefahrensituation angesprochen von Weber / Janssen, Touren auf Skipisten: Betretungsrecht und sonstige Aspekte, a.a.O., S. 38; Katschthaler / Mayer, Achtung Gegenverkehr! – Tourengeher auf Skipisten, SpuRt 2011, 46 (47), und Wagner, Tourengeher auf Skipisten, a.a.O., S. 23.

36 Münchener Kommentar – Wagner, BGB, § 823, Rz. 261.

37 Larenz/Canaris, Schuldrecht II/2, § 76 III 3; Looschelders, Schuldrecht, Besonderer Teil, 2. Aufl., 2008, Rz. 1178; Palandt-Sprau, BGB, § 823, Rz. 51, spricht ausdrücklich von „Risikoverteilung“.

a. Der Pistenbetreiber als Verursacher einer Gefahrenlage

(1) Der Pistenbetreiber hat durch den Einsatz der Seilwindenraupe die Gefahrenquelle für die Risiken, die sich aus der Kollision eines Skifahrers mit dem Windenseil ergeben können, geschaffen³⁸. Fraglich ist allerdings, inwieweit eine Absicherung dieser Gefahrquelle einerseits möglich und andererseits erforderlich und zumutbar ist, ohne auf den rechtlich grundsätzlich zulässigen Einsatz dieser Präparierungstechnik vollständig verzichten zu müssen.

(2) Nach den zutreffenden Feststellungen des Gerichts ist eine zusätzliche Kennzeichnung des Windenseiles selbst technisch nicht möglich.

(3) Der beklagte Seilbahnbetreiber hatte sich deshalb darauf beschränkt, durch mehrere auch nachts beleuchtete Warntafeln auf die Gefahrenlage hinzuweisen, die sich aus dem Einsatz von Seilwindenraupen ergeben können. Darüber hinaus war die Pistenraupe selbst stark beleuchtet und mit einem blinkenden Rundumgelblicht ausgestattet³⁹.

(4) Ob diese Maßnahmen ausreichend sind, beurteilt sich danach, welche konkreten Schutzmaßnahmen ein Pistentourengeher vom Pistenbetreiber bei einer Befahrung einer Piste in der Dunkelheit erwarten durfte. Dies ist eine Frage des rechtlich angemessenen Vertrauensschutzes unter Berücksichtigung und Abwägung der rechtlich geschützten Interessen des Pistentourengehers einerseits und des Pistenbetreibers andererseits.

Eine Bestimmung der Verkehrssicherungspflichten des Pistenbetreibers ist deshalb nicht möglich, ohne gleichzeitig die Möglichkeiten eines potentiell gefährdeten Pistentourengehers zur sachgerechten Gefahreneinschätzung und Verhinderung des Unfallereignisses durch eigenes verkehrsgerechtes Verhalten zu hinterfragen. Die Sorgfaltspflichten des Pistenbetreibers und die Sorgfaltsvorkkehrungen eines Pistentourengehers stehen damit in unmittelbarer Wechselbeziehung zueinander⁴⁰.

b. Der Pistentourengeher als potentiell Schutzbedürftiger

(1) Pistentourengehen: Rechtsanspruch oder Duldung? Jein!

Ein Pistentourengeher hat nach Schließung der Pisten gegenüber dem Pistenbetreiber keinen Anspruch auf uneingeschränkte risikofreie Nutzung der Piste außerhalb der Betriebszeiten. Ein derart weitreichender Anspruch lässt sich insbesondere nicht

38 Weber / Janssen, Touren auf Skipisten: Betretungsrecht und sonstige Aspekte, a.a.O., S. 38.

39 Zur Erforderlichkeit eines Rundumgelblichtes als Sorgfaltsmaßnahme zur Gefahrenabwehr siehe Dambeck/Pichler, Kollisionsunfälle mit Pistengerät, SpuRt 1996, 6; Dambeck, Piste und Recht, Rz. 283.

40 Münchener Kommentar-Wagner, BGB, § 823, Rz. 261, spricht deshalb zutreffend von einem „reziproken Sorgfaltsstandard“.

aus dem freien Recht zur Naturnutzung ableiten. Die pistentypischen Verkehrssicherungspflichten des Pistenbetreibers enden mit Schließung der Pisten⁴¹.

Der BayVGh hat darüber hinaus ausdrücklich festgestellt, dass während der Dauer von Pistenpräparierungsarbeiten Sperrungen von Skipisten grundsätzlich zulässig und als Unterhaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung einer zulässigen Naturnutzung nach Art. 33 Nr. 1 BayNatSchG gerechtfertigt sind⁴². Damit wird das Recht des Pistenbetreibers zur Präparierung der Skipisten ausdrücklich anerkannt.

Letztendlich liegt die Präparierung der Skipisten zumindest auch im Interesse der Pistentourengeher selbst, da diese ganz gezielt die präparierten und auch in der Dunkelheit leicht und sicher zu befahrenden Skipisten und eben nicht das sogenannte freie Gelände aufsuchen⁴³.

Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass Pistenpräparierungsarbeiten einen Rechtfertigungsgrund darstellen, das Nutzungsrecht eines Pistentourengehers einzuschränken.

Ein Pistentourengeher muss deshalb immer damit rechnen, dass er bei dem Begehen oder Befahren einer Skipiste nach Schließung der Pisten Einschränkungen der Nutzungsmöglichkeit bis hin zu einer vollständigen Sperrung der Skipiste durch den Pistenbetreiber hinnehmen muss⁴⁴.

Bei sachgerechter Auslegung der Entscheidung des BayVGh dürfte es nicht überzogen sein, nach Schließung der Pisten lediglich von einer geduldeten Pistenbenutzung durch den Pistentourengeher zu sprechen, die sich einschränkungslos den Pistenpräparierungsarbeiten unterzuordnen hat⁴⁵.

(2) Einsatz von Seilwindenfahrzeugen erst nach Pistensperrungen?

Aufgrund des Vorranges der Pistenpräparierungsarbeiten stellt sich die Frage, ob ein Pistentourengeher unter Vertrauensschutzaspekten erwarten kann, dass vor der Durchführung von entsprechenden Präparierungsarbeiten aus Sicherheitsgründen grundsätzlich zunächst eine Pistensperrung durchzuführen ist. Oder anders ausgedrückt: ob der Pistentourengeher darauf vertrauen darf, dass keine Gefahrenlage

41 Dambeck, Piste und Recht, S. 192, Rz. 222.

42 BayVGh, U. v. 21.11.2013, Rz. 57.

43 Weber / Janssen, Touren auf Skipisten: Betretungsrecht und sonstige Aspekte, a.a.O., S. 31; Katschthaler / Mayer, Achtung Gegenverkehr! – Tourengeher auf Skipisten, SpuRt 2011, 46.

44 Nach Dambeck, Piste und Recht, Rz. 143 müsse bei einer geschlossenen Piste sogar „davon ausgegangen werden, dass Maßnahmen der Pistenpflege begonnen haben und Pistenraupen im Einsatz sind.“ Nach den Feststellungen des LG Traunstein ist es im Übrigen „gerichtsbeamt, dass außerhalb der Öffnungszeiten oft und regelmäßig Präparierungsarbeiten durchgeführt werden.“

45 Der amtliche Leitsatz Nr. 3 des BayVGh stellt deshalb ausdrücklich fest: „Das Grundrecht auf Naturgenuss bzw. das Betretungsrecht der freien Natur gibt dem Erholungssuchenden grundsätzlich kein Recht, auf die Arbeits- und Betriebsabläufe eines Pistenbetreibers Einfluss zu nehmen.“

aufgrund des Einsatzes von Seilwindenraupen besteht, solange keine ausdrückliche Pistensperrung erfolgt ist.

Derart weitreichende Sicherungsmaßnahmen hat das Gericht zu Recht abgelehnt. Sperrmaßnahmen mögen aus Sicherheitsgründen erforderlich und damit zugleich rechtlich geboten sein, wenn während des laufenden Skibetriebs ausnahmsweise Präparierungsarbeiten durchgeführt werden⁴⁶. Während des laufenden Skibetriebs besteht gegenüber dem abendlichen Pistentourengehen eine um ein Vielfaches höhere Benutzungsdichte auf den Skipisten. Darüber hinaus ist der Pistenbetreiber gegenüber seinen zahlenden Skifahrern aufgrund des Beförderungs- und Pistennutzungsvertrags vertraglich zur uneingeschränkten Sorgfalt und Fürsorge verpflichtet, während gegenüber dem Pistentourengeher gerade keine vertraglichen Sorgfaltspflichten bestehen⁴⁷.

In diesem Zusammenhang ist außerdem ausdrücklich zu berücksichtigen, dass von einer nicht unerheblichen Anzahl von Pistentourengeher eine „Pistennutzung“ im Sinne eines gezielten Aufsuchens einer maschinell bearbeiteten und gegen Gefahren abgesicherten „künstlichen Geländestruktur“ mehr oder weniger ausdrücklich in Abrede gestellt wird, indem die Skipisten als freie Natur dargestellt werden und gerade aus diesem argumentativen Ansatz ein Betretungsrecht abgeleitet wird⁴⁸.

Wenn man aber einerseits ein Betretungsrecht mit dem Argument der freien Naturnutzung fordert und andererseits verlangt, dass die Durchführung von Pistenpräparierungsmaßnahmen erst nach einer ausdrücklichen Sperrung durchgeführt werden dürfen, damit der Pistentourengeher ohne Gefährdung durch Präparierungsarbeiten seiner Sportbetätigung nachgehen kann, hätte dies zur Folge, dass vom Pistenbetreiber „mehr“ verlangt würde, als dieser gegenüber dem Pistentourengeher rechtlich zu leisten verpflichtet wäre. Ein durchsetzbarer Rechtsanspruch des Pistentourengehers auf eine beeinträchtigungs- und damit zugleich auf eine gefahrungsfreie Benutzung einer geschlossenen Skipiste besteht aber weder unter zivilrechtlichen noch unter öffentlichrechtlichen Aspekten.

46 Zu den dabei zu berücksichtigen Abwägungsparametern siehe Dambeck, Piste und Recht, Rz. 282. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass eine Windenraupe gegenüber einer Pistenraupe ohne Stahlseilverwendung ein deutlich höheres Gefährdungspotential aufweist.

47 Katschthaler / Mayer, Achtung Gegenverkehr! – Tourengeher auf Skipisten, SpuRt 2011, 46.

48 DAV – Panorama, Heft 1, 2016, abrufbar unter http://www.alpenverein.de/dav-services/panorama-magazin/rechtslage-in-den-alpenlaendern-skitouren-auf-pisten-was-darf-man-wo_aid_16767.html; in diese Richtung geht wohl auch die Argumentation von Weber / Janssen, Touren auf Skipisten: Betretungsrecht und sonstige Aspekte, a.a.O., S. 32, die von einem „Herausdrängen“ der Tourenskiläufer durch das Erschließen ehemals klassischer Tourenabfahrten durch Aufstiegshilfen sprechen; dieses Argument dürfte aber nur teilweise überzeugen, zumal die heutigen Skipisten schon allein in Bezug auf den Ausbau- und Pflegezustand im Regelfall keinerlei Ähnlichkeit mehr mit den ursprünglichen Tourenabfahrten aufweisen, so dass man wohl von einem „aliud“ sprechen muss. Dies gilt insbesondere für vollständig neu erschlossene Abfahrtskipisten z.B. aufgrund von Rodungsmaßnahmen.

c. Welche konkreten Sicherungsmaßnahmen muss der Pistenbetreiber ergreifen?

Für die Beantwortung der Frage, welche konkreten Sicherungsmaßnahmen ein Pistenbetreiber zu ergreifen hat, um auf rechtlich ausreichende Weise seinen Verkehrspflichten gerecht zu werden, ist einerseits auf die objektive Erkennbarkeit des Gefahrenpotentials für den durchschnittlich erfahrenen Pistentourengeher abzustellen. Andererseits ist darauf abzustellen, welche konkreten Schutzmaßnahmen der durchschnittlich erfahrene Pistentourengeher erwarten darf. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, inwieweit der Pistentourengeher durch sein eigenes Verhalten Einfluss auf das Gefahrenpotential nehmen kann.

(1) Die besondere Gefahrenlage für Pistentourengeher durch den Einsatz von Seilwindenraupen wird von den Alpenverbänden in Deutschland und Österreich seit vielen Jahren intensiv kommuniziert⁴⁹. Man kann deshalb davon ausgehen, dass diese Gefährdungssituation im Verkehrskreis der Pistentourengeher seit Jahren bekannt ist. Bekannt ist dabei auch, wie das Gericht zutreffend feststellt, dass diese Präparierungsarbeiten „oft und regelmäßig außerhalb der Öffnungszeiten von Bergbahnen und Skiliften“ durchgeführt werden⁵⁰.

(2) Der beklagte Pistenbetreiber hat durch mehrere beleuchtete und damit auch nachts auf weite Entfernung erkennbare und lesbare Warntafeln auf die Gefahrenlage hingewiesen, die sich aus dem Einsatz von Seilwindenraupen ergeben kann. Diese Warntafeln waren dem Kläger bekannt.

(3) Darüber hinaus hat der Kläger eingeräumt, dass ihm nicht nur das Gefahrenpotential des Einsatzes von Seilwindenraupen für Pistentourengeher, sondern dass ihm auch der konkrete Einsatz von Windenraupen im späteren Unfallgebiet aus eigener Wahrnehmung bekannt sind.

(4) Vor diesem Hintergrund kam das Gericht in Übereinstimmung mit dem OLG München⁵¹ zu dem Ergebnis, dass das Aufstellen der beleuchteten Warntafeln an üblichen „Knotenpunkten“ (Parkplätze, Skigebietstafeln, etc.) ausreichend sei, um als Pistenbetreiber seiner Verkehrssicherungspflicht nachzukommen. Dementsprechend sei auch kein zusätzliches Warnschild „direkt vor dem Seil“ erforderlich gewesen.

(5) Dieser Einschätzung ist uneingeschränkt zuzustimmen. Die beleuchteten und damit auch nachts nicht zu übersehenden Warntafeln sind völlig ausreichend, um

49 Siehe dazu bereit Fn. 2 und Fn. 4; nach wohl zutreffender Rechtsauffassung werden Pistenraupen aufgrund ihrer Bekanntheit und Verkehrsüblichkeit in einem Skigebiet auch nicht als „atypische Gefahr“ qualifiziert, siehe dazu Pfeiffer, Schneesportunfälle in den Alpen, SpuRt 2011, 7 (8); Dambeck, Der Pistenraupenunfall – Kasko statt Eigenverantwortlichkeit?, SpuRt 1999, 138, a. A. LG Kempten, SpuRt 1999, 33.

50 So auch Dambeck, Piste und Recht, Rz. 43.

51 OLG München, U. v. 08.07.2011, Az. 10 U 5433/08, B. I. b) (2).

den betroffenen Verkehrskreis in ausreichender Weise über das nach Schließung der Pisten jederzeit bestehende Risiko von Pistenpräparierungsarbeiten mit Seilwindeneinsatz aufzuklären. Damit ist dem Pistentourengeher spätestens jetzt die allgemein bestehende und zugleich jederzeitige Möglichkeit einer derartigen Gefahrensituation im Sinne einer „abstrakten Gefahrenlage“ bekannt.

Der Pistentourengeher wird durch diese Information angehalten (sofern er dazu nicht bereits vorher in der Lage war), das von ihm benutzte Pistengelände während des Aufstiegs und der Abfahrt auf mögliche Anhaltspunkte für eine konkrete Gefahrensituation hin zu überprüfen. Zu diesem Zweck ist es ausreichend, bereits im Fall der optischen oder akustischen Wahrnehmung einer Pistenraupe mit einem entsprechenden Risikoszenario zu rechnen⁵² und sein eigenes Verhalten darauf abzustellen.

Ein derartiges Vorsichts- und Gefahrenvermeidungsverhalten ist für einen Pistentourengeher insbesondere während der Dunkelheit sehr gut möglich. Nach den Feststellungen des Gerichts war die unfallbeteiligte Pistenraupe mit „etwa 10 Scheinwerfern“ und einem auf dem Dach montierten Gelblicht ausgestattet. Scheinwerfer wie Gelblicht waren auch eingeschaltet. Aufgrund dieser Beleuchtung ergibt sich eine extrem gute Sichtbarkeit oder zumindest Wahrnehmbarkeit einer Pistenraupe im nächtlichen Pistengelände, selbst wenn kein unmittelbarer Sichtkontakt zur Pistenraupe bestehen sollte⁵³.

(6) Es ist deshalb auch unangemessen, die Gefahren, die sich aus dem Einsatz von Seilwindenraupen ergeben, als „außergewöhnlich“ oder sogar „fallenartig“ zu bezeichnen. Vielmehr handelt es sich um den Einsatz einer Großmaschine (Gesamtgewicht etwa 10 Tonnen) in einem mehr oder weniger exponierten und steilen winterlichen Alpingelände, das zu diesem Zweck und zu diesem Zeitpunkt für den allgemeinen Skibetrieb geschlossen ist.

Die sich aus dem Einsatz der Pistenraupe ergebende Gefährdungslage ist aufgrund der Beleuchtung der Pistenraupe für einen verkehrsdurchschnittlichen Pistentourengeher auf den ersten Blick und über eine Distanz von mehreren Hundert Entfernungsmetern zu erkennen⁵⁴.

Dabei ist es nicht erforderlich, dass der Pistentourengeher den genauen Aufhängepunkt und den genauen Verlauf des Windenseils kennen muss. Es ist vielmehr

52 Münchener Kommentar-Wagner, BGB, § 823, Rz. 261, bezeichnet dies unter Bezugnahme auf BGH NJW 1985, 1076 (1077) sehr prägnant als eine „Gefahrenquelle, die vor sich selbst warnt“.

53 Zur Frage der Sichtbarkeit einer beleuchteten Pistenraupe in der Nacht siehe auch OLG München, U. v. 08.07.2011, Az. 10 U 5433/08, B. I. 2.

54 Der BGH NJW 1985, 1076 (1077) spricht ausdrücklich von „herabgesetzten Verkehrssicherungserwartungen“ für „Gefahren, die jedem vor Augen stehen müssen und vor denen man sich deshalb durch die zu verlangende eigene Vorsicht ohne weiteres selbst schützen kann.“



ausreichend, dass der Pistentourengeher über die Tatsache, dass es zum Einsatz eines Windenseils kommen kann, mit Hilfe der ebenfalls beleuchteten Warntafeln informiert wurde. Die sich daraus ergebenden tatsächlichen Schlussfolgerungen für die Einschätzung der Gefahrenlage im Gelände kann und muss der Pistentourengeher unter Berücksichtigung einer angemessenen Denklage und einfacher physikalischer und mechanischer Überlegungen zum Verlauf des Windenseils selbst vornehmen.

Wer in der Dunkelheit auf einer geschlossenen Skipiste eine Skitour unternimmt und damit ein gewisses Erfahrungswissen und persönliches Können zum Ausdruck bringt, von dem kann auch erwartet werden, dass er mit den Grundzügen der Pistenpräparierung mit Seilwindeneinsatz und den sich daraus ergebenden Gefahren vertraut ist und entsprechende Warntafeln „richtig lesen“ kann⁵⁵.

3. Zur weiteren Begründung der Klageabweisung

Eine deliktische Schadenersatzpflicht des Pistenbetreibers nach § 823 I BGB besteht nach zutreffender Auffassung des Gerichts nicht, da es in Ermangelung einer Verkehrspflichtverletzung des Pistenbetreibers bereits an einer objektiven Verletzungshandlung fehlt. Auch der Pistenraupenfahrer hat keine eigenen Verkehrspflichten verletzt, da ihn nach den zutreffenden Feststellungen des Gerichts keine weitergehenden Verkehrspflichten treffen als den Pistenbetreiber, in dessen Auftrag er tätig wurde.

55 Das LG Kempten, SpuRt 99, 33 hat festgestellt, dass „selbst für einen durchschnittlichen Skifahrer der Anblick einer im Einsatz befindlichen Pistenraupe auch während des Skibetriebs nichts außergewöhnliches“ sei.

Das Gericht hat deshalb zutreffend festgestellt, dass die Frage eines möglichen Mitverschuldens des Klägers nach § 254 BGB dahinstehen kann. Ein Mitverschulden des Klägers setzt denklösig zunächst ein eigenes Verschulden des Pistenbetreibers voraus. Ein solches lag aber nicht vor. Das Verhalten des Klägers ist auch nicht als sogenanntes (echtes) Handeln auf eigene Gefahr zu qualifizieren. Auch die Rechtsfigur des Handelns auf eigene Gefahr stellt eine Form des Mitverschuldens im Sinne des § 254 BGB dar⁵⁶, indem sich der spätere Geschädigte bewusst einer Gefahr aussetzt, die zunächst ein Dritter geschaffen hat und die der Geschädigte im weiteren Ablauf der Ereignisse zumindest wesentlich beeinflusst hat.

Das Verhalten des Klägers ist vielmehr als bewusste Selbstgefährdung⁵⁷ zu qualifizieren. Der Kläger hat bei Dunkelheit eine Skiabfahrt durchgeführt, während in diesem Skigebiet gleichzeitig Seilwindenarbeiten durchgeführt wurden. Dabei ist er mit dem Windenseil einer Pistenraupe kollidiert. Dass derartige Arbeiten jederzeit durchgeführt werden können, war ihm bekannt. Dementsprechend hätte er auch mit dem Einsatz eines Windenseils in dem von ihm gewählten Pistenbereich rechnen können und - im wohlverstandenen Eigeninteresse - auch rechnen müssen.

Die Bezeichnung des Verhaltens des Klägers als bewusste Selbstgefährdung ist allerdings keine rechtliche Einschätzung im eigentlichen Sinne, sondern eine Beschreibung des rechtstatsächlichen Handelns des Klägers.

D. Sehen und gesehen werden: Zwei weitere Aspekte

I. Zur Sichtbarkeit einer Pistenraupe in der Dunkelheit

Die Frage der konkreten Sichtbarkeit der Pistenraupe war auch Gegenstand eines Sachverständigengutachtens, das im Rahmen der Berufungsinstanz vom OLG München in Auftrag gegeben wurde, nachdem der Kläger gegen das Urteil des LG Traunstein zunächst Berufung eingelegt und wie bereits in der ersten Instanz vorgetragen hatte, er habe die Pistenraupe nicht gesehen. Den gutachterlichen Feststellungen sowie den vom Sachverständigen erstellten Lichtbildern ist aber eindeutig zu entnehmen, dass die Pistenraupe für den Kläger unabhängig von ihrer Position im Gelände mindestens über eine Fahrstrecke von 200 Meter vor der späteren Kollisionsstelle durchgehend sichtbar war.

Die nachfolgenden Lichtbilder aus dem Sachverständigengutachten, die anlässlich eines Lokalaugenscheins bei vergleichbaren Wetter- und Sichtverhältnisse wie am

⁵⁶ Palandt-Grüneberg, BGB, § 254, Rz. 31; Münchener Kommentar-Oetker, BGB, § 254, Rz. 64 ff.

⁵⁷ Zur Abgrenzung von „Handeln auf eigene Gefahr“ zu einer „bewussten Selbstgefährdung“ siehe auch Götz, Die deliktische Haftung bei Sportverletzungen im Wettkampfsport, 2009, S. 164 ff.



Unfalltag erstellt wurden, vermitteln einen plausiblen und nachvollziehbaren Eindruck über die Feststellungen des Sachverständigen zur Sichtbarkeit der Pistenraupe aus der Perspektive des abfahrenden Pistentourengehers.

II. Die FIS Regel Nr. 2 „Fahren auf Sicht“ und das „Prinzip Hoffnung“

1. Der Sachverständige hat aufgrund des Lokalaugenscheins festgestellt, dass bei der vom Kläger behaupteten Benutzung einer Stirnleuchte das Windenseil spätestens aus einer Entfernung von „etwa 15 bis 20 Meter“ vor der späteren Kollisionsstelle sichtbar gewesen wäre. Dies hätte „bei entsprechender Aufmerksamkeit ein Anhalten oder zumindest ein Verringern der Geschwindigkeit und damit der Verletzungsschwere ermöglicht.“

2. Diese Feststellungen führen zu einem weiteren Aspekt, der bei Kollisionsunfällen mit Pistenraupen häufig eine auch rechtlich wichtige Rolle spielt. Kollisionsunfälle mit Pistenraupen entstehen meist dadurch, dass der Skifahrer selbst mit unangepasster Geschwindigkeit abfährt und deshalb der von ihm zu spät erkannten Gefahrenlage in Form der im Skigebiet befindlichen Pistenraupe nicht mehr rechtzeitig ausweichen kann⁵⁸.

⁵⁸ Dambeck, Die Pistenraupe – Kasko statt Eigenverantwortlichkeit, SpuRt 1999, 38; Dambeck/Pichler, Kollisionsunfälle mit Pistengerät, SpuRt 1996, 6 mit eingehenden Rspr.-Nachweisen in den Fn. 15 bis 17; LG Kempten, SpuRt 1999, 33.

Derartige Unfälle hätten im Regelfall durch eine situativ angepasste Fahrtgeschwindigkeit des verunfallten Skifahrers vermieden werden können⁵⁹, so dass die Gerichte jeweils von einem mehr oder weniger hohen Mitverschuldensanteil des Skifahrers wegen eines Verstoßes gegen Nr. 2 der „FIS-Verhaltensregeln für Skifahrer“ mit dem darin enthaltenen Gebot einer den Witterungs- und Sichtverhältnissen angepassten Geschwindigkeit und Fahrweise⁶⁰ ausgegangen sind⁶¹.

3. Das in FIS Regel Nr. 2 enthaltene Gebot des „Fahrens auf Sicht“ dürfte in besonderem Maße für eine nächtliche Abfahrt bei vollständiger Dunkelheit gelten. Hier dürfte eine zurückhaltende Geschwindigkeit oberstes Gebot sein. Nachdem der Sachverständige eine Erkennbarkeit des Windenseils erst ab einer Annäherung von „etwa 15 bis 20 Meter“ festgestellt hat, zeigt dies einerseits die massiv reduzierten nächtlichen Sichtverhältnisse selbst bei Verwendung einer Stirnlampe. Andererseits wäre bei angepasster Geschwindigkeit nach den Feststellungen des Sachverständigen ein ausreichendes Abbremsen noch möglich gewesen.

4. Unabhängig von der Frage, welcher „Rechtscharakter“ den FIS-Regeln zukommt⁶², ist es zulässig und richtig, die FIS-Regeln, die unstreitig allgemein anerkannte unfallverhütende Verhaltensweisen beschreiben, bei der Prüfung des Mitverschuldens eines verunfallten Skifahrers heranzuziehen⁶³, sofern dieser während des laufenden Pistenbetriebs mit einer Pistenraupe kollidiert.

Fraglich erscheint allerdings, ob FIS Regel Nr. 2 herangezogen werden kann, wenn sich der Unfall nach Schließung der Pisten und damit - zumindest nach der Argumentation des BayVGH - in der „freien Natur“ ereignet. Dies wird man wohl bei konsequenter Verfolgung des Naturnutzungsgedankens als Rechtfertigung für das Recht zur Pistenbetretung ablehnen müssen. Die Nutzung der freien Natur zeichnet sich gerade dadurch aus, dass es kein kommerziell geprägtes Regelwerk gibt⁶⁴.

59 Eine Vermeidbarkeit ergibt sich im Regelfall bereits aus der Tatsache, dass Pistenraupen konstruktionsbedingt und im Regelfall auch geländebedingt mit einer Geschwindigkeit von weniger als 10 km/h fahren, siehe dazu OLG München, U. v. 08.07.2011, Az. 10 U 5433/08, abrufbar unter <https://openjur.de/u/492711.html>; Dambeck, Piste und Recht, Rz. 272.

60 FIS Regel Nr. 2 lautet: „2. Beherrschung der Geschwindigkeit und der Fahrweise - Jeder Skifahrer 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.“, abrufbar unter <http://www.ski-online.de/stiftung-sicherheit/fis-verhaltensregeln/fis-regeln-alpin.html>.

61 LG Kempten, SpuRt 1999, 33.

62 Qualifikation als *Gewohnheitsrecht* (also allgemein gültiges Recht) z. B. durch OLG Koblenz, NJW-Spezial 2011, 266; OLG Brandenburg, NJW-RR 2006, 1558; OLG Hamm NJW-RR 2001, 1537; Palandt-Grüneberg, § 276, Rz. 18 spricht lediglich von einem „Sportregelwerk“, dass zur „Ausfüllung“ des gesetzlichen „Blanketts“ herangezogen werden kann; a. A. lediglich *Verkehrsnorm* für Österreich Kocholl, Was darf man von den FIS-Regeln erwarten? In: Sicherheit im Bergland, Jahrbuch 2008, 202 (206f); für Deutschland Weber, Variantenskilanglauf aus Sicht des Juristen. In: Symposium Alpinrecht, Bad Reichenhall, 2009, 162 (173).

63 In diesem Sinne wohl auch Weber/Janssen, „Touren auf Skipisten: Betretungsrecht und sonstige Aspekte, a.a.O., S. 36, Fn. 4.

64 Den „Regeln für Skitouren auf Pisten“ DAV (Fn. 4) sowie den „10 Empfehlungen – Pistentouren Sicher & Fair!“ des ÖKuraSi (Fn. 5) wird man aufgrund der erst relativ kurzen Publikationsdauer weder den Charakter als Gewohnheitsrecht noch als Verkehrsnorm noch als Sportregelwerk zusprechen können. Vielmehr dürfte es sich um unverbindliche Sicherheitsemp-

5. In rechtlicher Hinsicht dürfte diese Unterscheidung aber nicht relevant sein. Letztendlich handelt es sich bei den FIS Regeln in erster Linie um eine auf allgemein anerkanntes Erfahrungswissen gestützte Konkretisierung allgemeiner Verhaltenspflichten⁶⁵ bei der Benutzung von Skipisten. Dass man dabei im wohlverstandenen Eigeninteresse nur mit angepasster Geschwindigkeit und „auf Sicht“ fahren sollte, ist ebenso einleuchtend wie selbstverständlich. Dass dieser Grundsatz insbesondere gilt, wenn man wie z.B. bei Dunkelheit wenig bis gar nichts sieht, sollte eigentlich ebenso klar sein. Nicht ohne Grund wird der Skisport üblicherweise bei Tageslicht und gerade nicht in der Dunkelheit ausgeübt.

Die nächtlichen Skiabfahrten von Pistentourengeheren beruhen deshalb vermutlich relativ häufig nicht immer auf der Möglichkeit zur ausreichenden visuellen Beurteilung des vorgefundenen Abfahrtsgeländes, sondern auf dem Prinzip „Hoffnung“ im Vertrauen darauf, dass das vom Pistenbetreiber möglichst gut präparierte Abfahrtsgelände „eigentlich“ keine Hindernisse bereiten sollte und dass man ein möglicherweise nicht vorhersehbares Hindernis schon noch rechtzeitig genug erkennen wird.

Wer derartige Risiken sehenden Auges in Kauf nimmt, kann sich nicht mit Erfolg darauf berufen, ein Windenseil einer Pistenraupe nicht rechtzeitig genug erkannt zu haben, wenn dieses Erkennen bei einer Annäherung mit Hilfe einer Stirnlampe aus einer Entfernung von etwa 15 bis 20 Meter möglich gewesen wäre.

E. Zusammenfassung und Ausblick

I. Das Urteil des LG Traunstein stellt für die Zukunft für die Seilbahnbetreiber und deren Pistendienstmitarbeiter eine praxisgerechte rechtliche Arbeitsgrundlage für den Einsatz von Windenfahrzeugen dar.

1. Ein ausdrücklicher, auch nachts gut wahrnehmbarer (beleuchteter) sowie inhaltlich verständlicher Hinweis auf die Möglichkeit des Einsatzes von Seilwindenfahrzeugen ist erforderlich, zugleich und im Regelfall aber auch ausreichend, um auf die bestehende Gefährdungslage hinzuweisen. Dieser Warnhinweis muss allerdings den Pistentourengehern auch „zugehen“. Die Warnhinweise müssen deshalb in ausreichender Zahl und Größe an den entsprechenden Ausgangspunkten für die typischen Anstiege (Parkplätze) sowie im weiteren Verlauf auch an den aufstiegstypischen neuralgischen Punkten („Knotenpunkten“) im Skigebiet platziert werden.

fehlungen handeln. Darüber hinaus enthalten beide „Regelwerke“ bzw. „Empfehlungen“ gerade keine mit der FIS-Regel Nr. 2 vergleichbare Verhaltensempfehlung über das Abfahren, insbesondere in der Dunkelheit.

65 So auch Kocholl, Was darf man von den FIS-Regeln erwarten?, a.a.O., In: Sicherheit im Bergland, Jahrbuch 2008, 202 (206f).

2. Die Pistenraupe selbst muss durch Beleuchtung, Licht- und Schallsignale unter Beachtung bestehender gesetzlicher Vorgaben (wie z. B. Unfallverhütungsvorschriften) kenntlich gemacht werden⁶⁶.

3. Eine rechtliche Verpflichtung zur präventiven Sperrung von Skipisten vor dem Einsatz von Seilwindenfahrzeugen besteht nicht. Im Rahmen der Kommunikation von Verhaltensempfehlungen für das Pistentourengehen sollten die Alpinverbände vermeiden, den (rechtlich unzutreffenden) Eindruck zu erwecken, dass der Einsatz von Seilwindenfahrzeugen nur erfolgt, wenn die Piste zuvor ausdrücklich gesperrt wurde⁶⁷.

II. Die Grundsatzentscheidung des BayVGH vom 21.11.2013 räumt dem Pistenbetreiber einen ganz erheblichen Gestaltungsspielraum bei der zeitlichen Organisation und Durchführung der Präparierungsarbeiten außerhalb der üblichen Betriebszeiten ein⁶⁸. Dabei geht der BayVGH von Präparierungszeiten von mehreren Stunden zuzüglich einer Vorlaufzeit von etwa einer Stunde und einer Aushärtungszeit von einer weiteren Stunde aus⁶⁹. Während dieses Zeitfensters ist der Pistenbetreiber aus Sicherheitsgründen zu Pistensperrungen berechtigt.

III. Der BayVGH sieht auch keine grundsätzliche Verpflichtung des Pistenbetreibers, sowenig Abfahrten wie möglich gleichzeitig zu präparieren, um im Gegenzug möglichst viele Abfahrten auch nach Pistenschließung für Pistentourengeher offen zu halten. Dies berechtigt den Pistenbetreiber, insbesondere in den frühen Abendstunden in ganz erheblichem Umfang mehrstündige Pistensperrungen für Präparierungsarbeiten vorzunehmen, ohne damit gegen das Recht der Pistentourengeher zur Naturbetretung zu verstoßen. Lediglich rechtsmissbräuchliches Handeln wäre dem Pistenbetreiber untersagt.

IV. In Anbetracht dieser rechtlichen Rahmenbedingungen sollte es im Interesse aller Beteiligten sein, sich um Konsenslösungen zu bemühen. Die Pistentourengeher sollten dabei berücksichtigen, dass das abendliche Tourengehen auf geschlossenen Pisten keine uneingeschränkbare Grundrechtsausübung darstellt, sondern immer im Rahmen eines ausgewogenen Ausgleiches mit den Wirtschafts- und Sicherheitsinteressen des Pistenbetreibers zu erfolgen hat. Schließlich ist es ausschließlich der Pistenbetreiber, der den Pistentourengeher durch seinen eigenen finanziellen und personellen Einsatz die Möglichkeit zur Ausübung ihrer „Naturnutzung“ in der von ihnen gewünsch-

⁶⁶ Diese technische Ausstattung erfolgt wie im gesamten Nutzfahrzeugbereich im Regelfall bereits als Standardausstattung durch die Hersteller.

⁶⁷ Dieser Eindruck könnte aber durch Ziffer 5 Satz 2 der „Regeln für Skitouren auf Pisten“ im Informationsflyer des DAV e.V. „Skitouren auf Pisten – Regeln und Tipps“, 4. Aufl., Dezember 2013, abrufbar unter http://www.alpenverein.de/bergsport/aktiv-sein/skitouren-auf-pisten/skitouren-auf-pisten-10-dav-regeln-fuer-skitouren-auf-pisten_aid_10600.html entstehen, der folgende Formulierung enthält: „Bei Einsatz von Seilwinden sind Skipisten aus Sicherheitsgründen gesperrt.“

⁶⁸ BayVGH, U. v. 21.11.2013, Rz. 59.

⁶⁹ BayVGH, U. v. 21.11.2013, Rz. 60.

ten Form, d.h. in Form der Nutzung von präparierten und häufig auch beschneiten Pisten ermöglicht.

In rechtlicher Hinsicht dürfte nämlich durchaus die Möglichkeit bestehen, das abendliche Pistentourengehen unter Bezugnahme auf die unternehmerische Handlungsfreiheit des Pistenbetreibers deutlich stärker einzuschränken, als dies bisher in einer Vielzahl von Skigebieten gehandhabt wird.

V. Wie sich die Pistenbetreiber zukünftig positionieren werden, wird dabei ganz entscheidend vom Sicherheitsverhalten der Pistentourengeher und damit von weiteren Kollisions- und Unfallereignissen abhängen. Je weniger Bereitschaft seitens der Pistentourengeher besteht, auf die besondere Gefahrenlage der Seilwindenpräparierung durch die Einhaltung ausreichender Sicherheitsabstände zum Windenfahrzeug vernünftig und angemessen zu reagieren, umso größer wird die Notwendigkeit für die Pistenbetreiber, schon allein zur Vermeidung weiterer Haftungsrisiken und aus Führsorgepflicht für ihre Mitarbeiter, sich gegenüber den Gemeinden um bußgeldbewehrte förmliche Pistensperrungen (Art. 24 Abs. 2 S. 1, Abs. 6 Nr. 1 BayLStVG) für die üblichen abendlichen Zeitfenster zum Zwecke einer angemessenen Präparierung zu bemühen. Aufgrund der Feststellungen des BayVGH zum Recht des Pistenbetreibers auf angemessene Präparierungszeiten dürften die Voraussetzungen für eine praktisch tägliche mehrstündige Pistensperrung nach Ende der üblichen Betriebszeiten zur Gefahrenabwehr gegeben sein, sofern durch das Verhalten einzelner Pistentourengeher kontinuierlich Gefahrensituationen provoziert werden.

Aus diesem Grund dürfte eine bei einzelnen Pistentourengeher zu beobachtende Uneinsichtigkeit gegenüber der Gefährdung durch Pistenraupen für die Interessen der Gemeinschaft aller Pistentourengeher eher kontraproduktiv sein. 🚩

Anmerkung Redaktion

Herr Beulke war als Prozessbevollmächtigter des beklagten Pistenraupenfahrers an dem Verfahren vor dem LG Traunstein sowie im Berufungsverfahren vor dem OLG München beteiligt.