

mungen im Bereich Infrastruktur im LFG mit den nächsten Novellen konkretisiert werden. Konkrete Novellierungsabsichten sind jedoch noch keine bekannt, wenn auch über die Verankerung von sog „Staatszielbestimmungen“ im Zusammenhang mit Infrastrukturprojekten heftig diskutiert wird.

Weiters ist natürlich aufgrund der laufenden Entwicklungen und den Änderungen an den einschlägigen

EU-Verordnungen und RL davon auszugehen, dass das LFG immer wieder an die neuen Bedürfnisse angepasst werden muss. Aufgrund der Vielzahl an internationalen und europäischen Rahmenbedingungen und den ständigen technologischen Neuerungen ist das LFG ein ausgesprochen modernes Gesetz, da derartige Entwicklungen immer schnellstmöglich zu berücksichtigen sind.

→ In Kürze

Aufgrund der ständigen Entwicklungen auf internationaler und europäischer Ebene im Bereich der Luftfahrt bleibt auch das LFG ein bewegtes und modernes Gesetz, dessen Bestimmungen laufend an die jeweils aktuellen Rahmenbedingungen angepasst werden müssen. Trotz der Eingliederung des Gesetzes in einen vielschichtigen Rechtsrahmen von Staatsverträgen und supranationalen Vorschriften bleibt das LFG ein Gesetz mit hoher Relevanz in der Praxis der österr Luftfahrt.

→ Zum Thema

Über den Autor:

Dr. Martin Klemm, LL. M. ist Rechtsanwalt und Partner in der Kanzlei Brenner & Klemm Rechtsanwälte. Kontaktadresse: Brenner & Klemm Rechtsanwälte, A-1050 Wien, Wiedner Hauptstraße 120/5.1. Tel: (01) 813 81 99, Fax: (01) 815 53 21, E-Mail: kanzlei@brenner-klemm.at, Internet: www.brenner-klemm.at

Literatur:

St. Huber, Interessenabwägung im LFG, ZVR 2017, 325

Rechtsprechung

ZVR 2018/5

§§ 1295, 1304,
1313a, 1325
ABGB

OGH 12. 4. 2018,
2 Ob 132/15 y
(OLG Linz
9. 4. 2015,
3 R 49/15 v;
LG Salzburg
23. 1. 2015,
5 Cg 109/11 f)

→ Kollision einer Rodlerin auf Rodelweg mit (abwärts fahrender) Pistenraupe

§§ 1295, 1304, 1313 a, 1325 ABGB

Die Rsp zu den atypischen Gefahren durch Pistengeräte auf Schipisten kann auf Rodelbahnen jedenfalls unter bestimmten Voraussetzungen übertragen werden. Fährt der Lenker mit seinem Pistengerät vor einer Rodlergruppe talwärts und bewegt er sich (langsam) an einer Stelle, wo die Gefahr einer

Kollision mit einer Rodlerin besteht, handelt es sich um eine atypische Gefahr. 50%iges Mitverschulden einer Rodlerin, wenn andere Rodler eine Kollision vermeiden konnten und ihr mehrere andere Verhaltensalternativen zur Verfügung standen, die zu keiner Kollision geführt hätten.

Sachverhalt:

[Rodelunfall – beteiligte Personen]

Am 24. 1. 2009 gegen 20.45 Uhr ereignete sich auf der Rodelbahn ein Unfall, an dem die Kl als Rodlerin und ein vom ErstBekl gelenktes und vom ZweitBekl gehaltenes Pistengerät beteiligt waren. Die Rodelbahn wird von der Bergstation bis zu einer Jausenstation geführt. Letztere steht im Eigentum der DrittBekl und wird von dieser betrieben, der ZweitBekl betreibt die Bergstation. Er ist Inhaber einer Veranstaltungsstättengenehmigung für den Betrieb der Rodelbahn. Die DrittBekl oder ihre Mitarbeiter kassieren das für die Rodelbahn zu bezahlende Entgelt und leiten es an den ZweitBekl weiter. Davon werden neue Rodeln angeschafft und die Piste wird repariert. Auch die Beleuchtung der Piste wird mit diesem Geld bezahlt. Die Investitionen werden vom Zweit- und der DrittBekl gemeinsam durchgeführt, hauptsächlich vom ZweitBekl. Als Betreiber der Rodelbahn treten der ZweitBekl und die DrittBekl auf.

[Örtliche Verhältnisse]

Die Unfallstelle liegt im mittleren Drittel der Rodelbahn. Rund 10 bis 25 m unterhalb der Unfallstelle quert ein Weg die Piste. Die Rodelbahn verläuft ab diesem Weg nicht mehr auf der Schipiste, sondern in ei-

ner leichten Linkskurve über den Weg hinaus weiter nach unten. Rund 80 m oberhalb der Unfallstelle befindet sich eine Kuppe, die Piste ist dort 25 bis 28 m breit und verbreitert sich im Unfallbereich auf 30 m. Oberhalb der Kuppe beträgt das Gefälle der Rodelbahn 14 bis 18% (8 bis 10°), von der Kuppe bis rund 15 m oberhalb der Unfallstelle 18 bis 21% (10 bis 12°) und auf Höhe des Unfallbereichs 27 bis 33% (15 bis 18°). Die Rodelbahn hat im Unfallbereich keine Querneigung. Es bestand eine Schneeauflage von 30 bis 40 cm. Die Rodelbahn war nicht glatt.

[Beginn der Rodelfahrt nach Absetzen der Gruppe durch den Lenker der Pistenraupe]

Die Kl fuhr in einer aus zwölf bis 15 Personen bestehenden Gruppe im Rahmen einer „Mondscheinrodelfahrt“, für die sie € 7,- bezahlt hatte, gegen 21 Uhr mit dem ErstBekl auf der von ihm gelenkten Pistenraupe zum Beginn der Rodelbahn bei der Bergstation. Dort wendete der ErstBekl sein Gerät und fuhr am re Pistenrand mit ca 20 km/h wieder talwärts, was für alle Teilnehmer der Rodelfahrt erkennbar war. Eine Einweisung der Rodler erfolgte nicht. Der ErstBekl sagte den Teilnehmern nur, dass die Rodelbahn im beleuchteten (linken) Pistenbereich verlaufe. Die Kl ist keine geübte Rodlerin, das letzte

Mal vor dem Vorfall rodelte sie in ihrer Kindheit. Für den talwärtsfahrenden Rodler war weder eine Begrenzung der Rodelbahn auf dem linken Pistenbereich noch erkennbar, dass sich Rodler lediglich auf der linken beleuchteten Pistenseite aufhalten sollten.

[Unfallhergang]

Die Kl war bei den letzten Gruppenmitgliedern, die die Rodelfahrt begannen. Sie fuhr am linken Pistenrand talwärts. Jedenfalls im Bereich der Kuppe – die Rodelbahn verläuft davor durch ein Waldstück – nahm die Kl in einer Entfernung von 80 m die vom ErstBekl gelenkte und beleuchtete Pistenraupe am rechten Fahrbahnrand wahr. Die Sicht auf diese Pistenraupe war auch schon oberhalb der Kuppe möglich und das Pistengerät durch den Wald erkennbar. Der ErstBekl bemerkte einen anderen Rodler, der mit dem Kopf nach vorne auf dem Bauch liegend auf der Rodel talwärts fuhr, und verringerte daher seine Geschwindigkeit, kam jedoch nicht ganz zum Stillstand. Die Kl wollte links an der Pistenraupe vorbeifahren, verlor aber aus nicht mehr feststellbaren Gründen nach der Kuppe die Kontrolle über ihre Rodel und fuhr vom linken Pistenrand über eine Entfernung von 80 m in gerader Linie ohne Änderung ihrer Fahrlinie auf die Pistenraupe zu. Sie versuchte mit den Füßen im Schnee zu bremsen, was nicht erfolgreich war, stieß mit dem Kopf gegen den Schild des Pistengeräts und geriet mit Hüften und Beinen unter dessen Ketten.

[Verhalten anderer Rodler]

Andere Rodler konnten entweder links an der Pistenraupe vorbeifahren oder blieben am rechten Pistenrand im dort befindlichen Tiefschnee stehen oder konnten vor der Pistenraupe anhalten. Einige Rodler blieben im Zug der Rodelfahrt auch im Waldstück oberhalb der Kuppe stehen, weil ihnen die Geschwindigkeit der Rodel zu groß wurde. Zwei Teilnehmer wurden dabei von der Kl überholt.

[Welche alternativen Verhaltensweisen wären für die Kl möglich gewesen]

Die erhöhte Neigung der Piste nach der Kuppe war schon davor erkennbar. Ein Stehenbleiben oberhalb der Kuppe wäre für die Kl jedenfalls möglich gewesen, weil die Neigung der Piste in diesem Bereich mit 14 bis 18% relativ gering war. Auch wenn die Kl gleich nach der Kuppe zu bremsen begonnen hätte, hätte sie aufgrund der davor langsamen Geschwindigkeit der Rodel diese im ersten Drittel der Entfernung zur Pistenraupe abbremsen können. Zwischen dem linken Pistenrand und der Pistenraupe verblieb jedenfalls eine Breite von 15 m, es wäre daher auch möglich gewesen, links am Pistengerät vorbeizufahren. Die Kl hätte den Unfall weiters durch einen Notsturz von der Rodel vermeiden können, wenn sie diesen 10 bis 15 m vor dem Kollisionspunkt durchgeführt hätte. Auch mit einem Anheben der Rodel im vorderen Bereich wäre es möglich gewesen, vor der Raupe stehen zu bleiben.

[Klagebegehren]

Die Kl begehrt Schmerzensgeld sowie sonstigen unfallkausalen Schadenersatz und die Feststellung der Soli-

darhaftung der Bekl für zukünftige unfallkausale Schäden. Sie habe die „Mondscheinrodelfahrt“ bei der drittbeklP gebucht, der ErstBekl habe die Gruppe ohne irgendwelche Einweisung verlassen und sei talwärts abgefahren. Die Rodelpiste sei spiegelglatt und schlecht ausgeleuchtet gewesen. Bei einer Engstelle habe der ErstBekl die Pistenraupe, an der die Kl habe vorbei fahren wollen, beschleunigt, sodass es zur für die Kl unvermeidbaren Kollision gekommen sei. Der ErstBekl als Lenker der Pistenraupe und der ZweitBekl als deren Halter hafteten der Kl nach den Bestimmungen des ABGB und EKHG, die Drittbekl aus Vertrag. Der ErstBekl sei auch als Erfüllungsgehilfe der vertragl Pflichten der Drittbekl anzusehen.

[Einwendungen der Bekl]

Die Bekl bestritten und brachten vor, dass das EKHG auf den Vorfall nicht anwendbar sei. Die Rodelstrecke sei nicht vereist und ausreichend ausgeleuchtet gewesen. Der Unfall sei für den ErstBekl unvermeidbar gewesen und ausschließlich darauf zurückzuführen, dass die Kl keine ihrem eigenen Fahrkönnen und den Pisten- und Sichtverhältnissen angepasste Geschwindigkeit eingehalten und die Kontrolle über die Rodel verloren habe. Die Drittbekl sei nicht Betreiberin der Rodelbahn. Im Übrigen treffe die Kl jedenfalls ein Mitverschulden.

[Entscheidungen der Vorinstanzen]

Das ErstG wies das Klagebegehren ab.

Das BerG erachtete mit TeilzwischenU das Leistungsbegehren als dem Grunde nach zu Recht bestehend und hob in Bezug auf das Feststellungsbegehren das ErstU ohne Rechtskraftvorbehalt auf.

Der OGH gab den aoRev der Bekl tw Folge und erkannte mit Teil- und TeilzwischenU das Leistungsbegehren als dem Grunde nach zur Hälfte zu Recht bestehend.

Aus den Entscheidungsgründen:

Die Rev sind zulässig, weil das BerG die (Mit-)Verschuldensfrage korrekturbedürftig unrichtig beurteilt hat und auch ein Pistengeräteunfall auf einem Rodelweg bisher noch nicht durch den OGH zu beurteilen war. [...]

Ob ihrer weitgehend übereinstimmenden Argumentation werden die RM der beklP zweckmäßigerweise im Folgenden gemeinsam behandelt:

[Zur Übertragbarkeit der Rsp zur Pistenhalterhaftung]

Nach der Rsp zur Pistenhalterhaftung übernimmt mit Abschluss des Beförderungsvertrags der Liftunternehmer als Pistenhalter die Pflicht, im unmittelbaren Bereich des von ihm eröffneten Schiverkehrs die körperliche Integrität seiner Vertragspartner durch nach der Verkehrsauffassung erforderliche und zumutbare Maßnahmen zu schützen (2 Ob 30/10s ZVR 2012/7 mwN). Er hat daher ebenso wie seine Leute im Rahmen seiner Verkehrssicherungspflicht entsprechende Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Nach stRsp hat er demnach atypische Gefahren zu sichern, ds solche

Übertragung der Rsp zur atypischen Gefahr durch Pistengeräte von Schipisten auch auf Rodelbahnen.

Hindernisse, die der Schifahrer nicht ohne weiteres erkennen, und solche, die er trotz Erkennbarkeit nur schwer vermeiden kann (RIS-Justiz RS0023417; 2 Ob 30/10 s; 2 Ob 49/09 h). Im Rahmen seiner Verkehrssicherungspflicht sind der Pistenhalter und seine Leute also grundsätzlich verpflichtet, dort entsprechende Schutzmaßnahmen zu ergreifen, wo den Schifahrern durch nicht oder nur schwer erkennbare Hindernisse Gefahren drohen (RIS-Justiz RS0023255).

[Gebot der Warnung vor einem atypischen Hindernis in Gestalt eines Pistengeräts auf einer Schipiste und Rodelbahn]

Den RevWerbern ist zuzugestehen, dass sich die Judikatur zur Haftung für den Einsatz von Pistengeräten bzw für die von diesen Geräten ausgehende atypische Gefahr in aller Regel auf Schipisten bezieht, die mit dem Pistengerät entgegen der Fahrtrichtung der Schifahrer benutzt werden, und in diesem Zusammenhang davon ausgeht, dass dann, wenn sich der Einsatz der Pistenraupe während des allg Schibetriebs als unumgänglich erweist, geeignete Maßnahmen zu treffen sind, um Pistenbenutzer zu warnen und zu schützen (RIS-Justiz RS0023786; 3 Ob 232/12 g; 2 Ob 30/10 s; 2 Ob 113/09 w SZ 2010/11 = ZVR 2010/157 [Ch. Huber]). Zu Rodelbahnen wurde ausgesprochen, dass atypische Gefahren einer Rodelbahn solche sind, die bei zweckgerechter Bahnbenutzung über die mit dem Rodeln normalerweise verbundenen Gefahren hinausgehen, mit denen der Benutzer daher nicht rechnet und die für ihn noch dazu nicht ohne weiteres erkennbar sind (RIS-Justiz RS0106491).

[Atypisches Hindernis aber auch, wenn gut erkennbar, aber Kollision schwer vermeidbar]

Nun ist richtig, dass hier die festgestellte Talwärtsfahrt des ErstBekl nach seinem Wendemanöver bei der Bergstation den Rodlern von Beginn an erkennbar war und darüber hinaus auch der konkrete Aufenthaltsort der Pistenraupe vor dem Unfall gut sichtbar (ErstU: „*schon oberhalb der Kuppe [rund 80 m oberhalb der Unfallstelle] und durch den Wald*“) war. IZm weit hin sichtbaren Hindernissen wie Stehern auf der Piste (3 Ob 136/06 f) bzw Liftstützen (1 Ob 63/11 p ZVR 2012/33 [Ch. Huber]) hat der OGH aber bereits ausgesprochen, dass ein atypisches Hindernis auch dann vorliegt, wenn dieses trotz Erkennbarkeit nur schwer vermeidbar ist. Dies wurde in den genannten Entscheidungen jeweils in Steilhängen von ansonsten mittelschweren Abfahrten bei einem Gefälle von rund 40% im jeweiligen Unfallbereich angenommen.

[Vor der Rodlergruppe zu Tal fahrende Pistenraupe als atypisches Hindernis]

Eine Pistenraupe ist zwar grds kein solches fixes und starres Hindernis. Durch das gleichzeitige Abfahren mit der Rodlergruppe blieb sie jedoch hier sehr wohl ein permanentes Hindernis – und überdies bestand die (letztlich auch verwirklichte) Gefahr, jederzeit und daher auch im steileren Bereich der vorliegend blauen Piste wegen einzelner Teilnehmer der Rodlergruppe erforderlichenfalls (fast) zum Stillstand kommen zu müssen und damit für die jeweils nachkommenden Rodler eine aty-

pische Gefahr iSd dargelegten schweren Vermeidbarkeit trotz Erkennbarkeit des Hindernisses zu erzeugen.

Insoweit kann daher die Rsp zu den atypischen Gefahren auf Schipisten jedenfalls auch auf den hier konkret zur Beurteilung anstehenden Sachverhalt durchaus übertragen werden.

[Zur Haftung des ErstBekl]

Der ErstBekl macht geltend, dass ihn die Pistenhalterhaftung nicht treffe. Dies ist grds richtig. Allerdings schließt die Haftung des Geschäftsherrn aus Vertrag eine eigene (deliktische) Haftung des Gehilfen gegenüber dem Geschädigten nach allg Grundsätzen nicht aus (RIS-Justiz RS0022801; RS0022481). Bei der Kollision der Kl mit dem vom ErstBekl gelenkten Pistengerät ist ein absolut geschütztes Recht der Kl, nämlich ihre Gesundheit (§ 1325 ABGB), beeinträchtigt worden. Jeder hat sich aber so zu verhalten, dass möglichst keine Verletzung absolut geschützter Rechte eintritt. Welches Verhalten dabei noch erlaubt und daher nicht rechtswidrig ist, bestimmt sich nach der Verkehrsüblichkeit und der allg sozialen Erfahrung (*Welser/Zöchling-Jud*, Bürgerliches Recht II⁴ Rz 1541 f und 1394). Darauf hat sich die Kl zwar nicht ausdrücklich gestützt, dieser Haftungsgrund lässt sich aber aus ihrem Tatsachenvorbringen ableiten (RIS-Justiz RS0036973; RS0037662; RS0037659; vgl auch *Rechberger/Klicka* in *Rechberger ZPO*⁴ Vor § 226 Rz 14).

[(Leichte) Vermeidbarkeit des Unfalls durch Fahren mit der Pistenraupe hinter der Gruppe von Rodlern]

Der ErstBekl hat die Rodlergruppe von zwölf bis 15 Leuten zum Ausgangspunkt der Rodelbahn gebracht und ihnen (nur) mitgeteilt, dass die Rodelbahn im Bereich des linken Teils der Piste, der ausgeleuchtet war, situiert ist. Er ist sodann vor der Rodlergruppe am rechten Pistenrand mit einer Geschwindigkeit von rund 20 km/h zu Tal gefahren. Angesichts dieser Vorgangsweise war klar, dass sich der ErstBekl mit seiner Pistenraupe mehr oder weniger gemeinsam mit der Gruppe talwärts bewegen würde. Die davon ausgehende Gefahr hätte der ErstBekl – wie auch das BerG angenommen hat – leicht verhindern können, wenn er stattdessen erst hinter (nach) den Rodlern talwärts gefahren wäre und dies abgewartet hätte. Seine Verhaltensweise ist daher nicht mehr als erlaubt iS der einleitenden Ausführungen und damit als rechtswidrig in Bezug auf das absolut geschützte Recht der Kl zu qualifizieren. Er handelte insoweit auch schuldhaft, weil keinerlei Hinweis besteht – und auch gar nicht behauptet wird –, dass ihm all dies nicht erkennbar gewesen wäre (§ 1297 ABGB).

[Zur Haftung der Drittbekl]

Die Kl hat ihre Ansprüche gegenüber der Drittbekl auf Vertragshaftung gestützt. Nach den Feststellungen bezahlte die Kl für die „Mondscheinrodelpartie“. Die Drittbekl bzw ihre Mitarbeiter kassieren das von den Rodlern zu bezahlende Entgelt und leiten es an den ZweitBekl weiter.

[Im Zweifel Handeln im eigenen Namen]

Soweit die Drittbekl behauptet, nicht Betreiberin der Rodelbahn zu sein, geht sie nicht von den Feststellungen des

ErstG aus. Auch bestreitet sie nicht, das Entgelt für die konkrete Rodelfahrt entgegengenommen zu haben. Nach den Grundsätzen von Treu und Glauben muss aber derjenige, der nicht im eigenen Namen, sondern als Vertreter eines anderen Verträge abschließt, dies eindeutig zum Ausdruck bringen, wenn es für den Vertragsteil nicht ohne weiteres erkennbar ist (RIS-Justiz RS0019558). Im Zweifel liegt ein eigengeschäftliches Handeln vor (RIS-Justiz RS0019516; RS0019558 [T 9]). Da die Drittbekl eine solche Offenlegung nicht gemacht hat und dies für die Kl nicht erkennbar war, ist davon auszugehen, dass die Drittbekl Vertragspartnerin wurde, und der Kl grundsätzlich daher aus diesem Vertrag haftet. Das Verhalten des ErstBekl ist daher auch der Drittbekl gem § 1313 a ABGB zuzurechnen.

[Gleichteiliges Mitverschulden der Kl]

Nach stRsp ist auch ein Rodler grundsätzlich selbst für seine Sicherheit verantwortlich und hat dem der Sportausübung anhaftenden Verletzungsrisiko durch kontrolliertes und daher bestehenden (erkennbaren) Gefahren Rechnung tragendes Verhalten zu begegnen (1 Ob 104/10s ZVR 2011/244; 1 Ob 75/02i ZVR 2003/20; RIS-Justiz RS0023686 [T 2]; *Fluch*, Zu den Sorgfaltspflichten von Rodelfahrern, Zak 2011, 127).

Anmerkung:

Rodeln bei Mondschein ist romantisch, häufig auch lustig, im Einzelfall aber auch gefährlich. Das belegt der vorliegende Sachverhalt, mit dem sich der OGH zu befassen hatte. Nach Kollision mit einer Pistenraupe belangte die verletzte Rodlerin den Fahrer der Pistenraupe, deren Halter und Betreiber der Rodelbahn sowie den Vertragspartner, dem sie ein Entgelt (€ 7,-) für den Transport zur Bergstation gezahlt hatte. Nicht nur in dieser Entscheidung zeigt sich: Die erste Instanz hat mit dem Verletzten weniger Mitleid, frei nach der Devise: Die Ausübung von Wintersport ist gefährlich und erfolgt grundsätzlich auf eigenes Risiko; bei der 2. und 3. Instanz hat die Fürsorgepflicht des Veranstalters oder Betreibers ein höheres Gewicht, was zur vollen oder tw Stattgebung des Begehrens nach vollständiger Abweisung durch die erste Instanz führte (prototypisch aus jüngerer Zeit OGH 7 Ob 68/15y JBl 2015, 715 = SpuRt 2016, 72 [Gleirscher] = HAVE 2016, 220 [Ch. Huber]).

Das ErstG zählt fünf Verhaltensweisen auf, wie sich die Rodlerin anders verhalten hätte können, um die Kollision mit der Pistenraupe zu vermeiden. Das BerG verweist zu Recht darauf, dass die – ungeübte – Rodlerin ohnehin eine Fußbremsung versucht hat; nur sei diese in concreto nicht erfolgreich gewesen. Zu bedenken ist, dass solche Entscheidungen innerhalb weniger Sekunden zu erfolgen haben. Im Nachhinein klug zu sein, ist nicht schwer. Maßgeblich ist aber stets die Sicht ex ante. Immerhin wird man für eine Kürzung des Anspruchs wegen Mitverschuldens ins Treffen führen können, dass die später verletzte Rodlerin, obwohl sie ungeübt war, andere überholt, ihre Fähigkeiten somit überschätzt hat. Zudem wusste sie, dass der Lenker des Pistengeräts talwärts unterwegs war – und auch

Bei der Kl handelte es sich nach den Feststellungen um eine ungeübte Rodlerin, die überdies wusste, dass die Pistenraupe vor ihr talwärts fuhr und diese jedenfalls im Bereich der Kuppe aus einer Entfernung von mindestens 80 m vor der Kollisionsstelle konkret wahrnehmen konnte. In diesem Bereich war auch die erhöhte Neigung der Piste nach der Kuppe erkennbar. Trotz mehrfacher Möglichkeiten der Kl, die Kollision zu verhindern, blieb sie aber weder im Bereich der Kuppe stehen, wo die Neigung der Piste noch relativ gering war, noch versuchte sie links am Pistengerät vorbeizufahren oder nach dem Verlust der Kontrolle über ihre Rodel ein ausreichendes Bremsmanöver oder einen Notsturz durchzuführen, obwohl es anderen Rodlern durchaus gelang, entweder links an der Pistenraupe vorbeizufahren oder am rechten Pistenrand oder noch vor der Pistenraupe oder überhaupt oberhalb der Kuppe stehen zu bleiben. Damit ist die Kl als Rodlerin aber nicht ihren Verpflichtungen in eigenen Angelegenheiten (§ 1304 ABGB) nachgekommen und es ist ihr daher ein Mitverschulden am Zustandekommen der Kollision in Höhe der Hälfte anzulasten, sodass die Entscheidung des BerG idS abzuändern und das über 50% hinausgehende Leistungs- und Feststellungsbegehren abzuweisen war.

keinen anderen „Weg“ wählen konnte als die Rodelpiste.

Die grundsätzliche Übertragung der Rsp zur Haftung bei atypischen Hindernissen von Pistengeräten von Schi- auf Rodelpisten ist zu begrüßen. Richtig ist, dass trotz Erkennbarkeit ein atypisches Hindernis bei Schipisten nur bei größerem Gefälle angenommen wird; zu bedenken ist indes, dass man mit zwei Brettern unter den Füßen beweglicher ist als mit einer im Vergleich dazu eher trägen Rodel. Dass Unfälle bei Schipisten häufig passieren, wenn sich das Pistengerät bergan, der Schifahrer talwärts unterwegs ist, trifft zwar zu; allerdings sind Rodelwege häufig schmaler. Dazu kam, dass es hier Nacht und nur ein ganz bestimmter Teil ausgeleuchtet war.

Die Mitverschuldengewichtung ist stets eine Ermessensfrage. Der OGH hat eine salomonische Lösung getroffen und – im Zweifel – ein solches mit 50% angenommen. ME hätte das Ausmaß des Mitverschuldens der Kl eher geringer als größer ausfallen dürfen. Jedenfalls der Vertragspartner hat nach dem SV-Maßstab des § 1299 ABGB einzustehen; möglicherweise auch der Lenker der Pistenraupe. Beiden hätte – noch dazu bei einer „Mondscheinfahrt“, bei der trotz Ausleuchtung eben doch beschränkte Sichtverhältnisse herrschen – klar sein müssen, dass ein gleichzeitiges Befahren von Pistenraupe und Rodlern bei einer doch begrenzten Breite beträchtliches Gefahrenpotenzial in sich birgt. Durch Hinterher- anstelle des Voranfahrens hätte sich eine Kollision auch leicht vermeiden lassen. Dass die Piste – jedenfalls um diese Nachtzeit insb für weniger geübte Rodler – nicht ganz ungefährlich war, belegen die erwähnten Stürze mehrerer anderer Rodler.

Christian Huber,
RWTH Aachen