

Prof. Dr. Peter W. Heermann, LL.M.*

Modifizierte Anwendung der FIS-Regeln infolge technischer und räumlicher Neuerungen im Wintersport

I. Einleitung

Im letzten Jahrzehnt hat der Wintersport enorme Änderungen erfahren. Erweiterte technische Möglichkeiten führten nicht nur zur rasanten Ausbreitung des Snowboardings, sondern auch zum tiefgreifenden Charakterwechsel des klassischen alpinen Skilaufs hin zum Carving. Hinzu kommt der fortschreitende Ausbau der Hänge und das Schaffen neuer Betätigungsmöglichkeiten wie etwa die Einrichtung von „Funparks“ (auch für Skifahrer) oder von ausgewiesenen Tiefschneezonen (sog. freier Skiraum). Damit bewegen sich immer mehr (tendenziell ungeübte) Sportler mit höchst unterschiedlichen Wintersportgeräten auf einem sich stetig ausweitenden und variantenreicheren Betätigungsfeld. Diese Tatsache wirft die Frage auf, ob die klassische Anwendung der Regeln des Internationalen Skiverbandes (nachfolgend FIS) lediglich für Skisportler – und nunmehr auch – Snowboarder innerhalb begrenzter Pisten aus juristischer Sicht zu modifizieren ist.

II. Rechtscharakter und Regelungsziel der FIS-Regeln

Die FIS-Regeln sollen nach der Intention der FIS das Verhalten der Skisportler – und seit Juni 2002 auch der Snowboarder¹ – unter dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme und mit dem Ziel der Vermeidung von Unfällen regeln². Bedeutung für die Rechtsanwendung erlangen sie aufgrund des Umstandes, dass infolge ihrer jahrzehntelangen Geltung und

* Der Autor ist Inhaber des Lehrstuhls für Bürgerliches Recht, Handels- und Wirtschaftsrecht, Rechtsvergleichung und Sportrecht an der Universität Bayreuth sowie Richter am OLG Nürnberg. Herzlicher Dank gilt Herrn Assessor Stephan Götze für die Unterstützung bei der Erstellung des Aufsatzes, seine ständige Diskussionsbereitschaft und konstruktive Kritik.

¹ Vgl. speziell zur Regeländerung *Pichler*, SpuRt 2003, 1 ff. m.w.N.

² Vgl. nur *Heermann/Götze*, Zivilrechtliche Haftung im Sport, 2002, § 6 II 2 (S. 58 f.); *Pfister/Steiner*, Sportrecht von A-Z, S. 58 f.; *Pichler*, SpuRt 2003, 1; *PHBSportR/Fritzweiler*, 5. Teil/Rn. 17 ff. (S. 345 ff.).

Beachtung seitens aller Wintersportler der Verkehrsablauf durch sie in so typischer Weise geprägt wird, dass von einem allgemeinen Vertrauen auf ihre Einhaltung auszugehen ist. Damit konkretisieren die FIS-Regeln für den Bereich des Wintersports das allgemein bestehende Gebot *neminem laedere* und geben so Maß und Umfang der konkreten Pflichten für Skifahrer vor. Dies gilt insbesondere im Rahmen der deliktsrechtlichen Verantwortlichkeit für den Verstoß gegen Verkehrspflichten³. Die Verkehrspflichten sind Ausdruck der Verhaltensanforderungen und -gestattungen, die von der Rechtsordnung in einer bestimmten Situation objektiv aufgestellt werden. Im Sport werden diese durch die allgemein anerkannten und praktizierten Sportregeln als primäre Erkenntnisquelle bestimmt, die jedoch im Einzelfall nur Leitbildcharakter haben⁴.

Aus diesem Grund ist es unerheblich, dass die FIS-Regeln von einem (nichtdeutschen) Privatrechtssubjekt aufgestellt worden sind und somit originäre Rechtsgeltung nur für Verbands-/Vereinsmitglieder erlangen können; denn die FIS-Regeln sind Maßstab der Rechtsfindung nur aufgrund ihrer Verkehrstypizität und nicht als Rechtsnorm. Entgegen der in Rechtsprechung und Schrifttum vertretenen Ansicht⁵ handelt es sich damit auch nicht um Gewohnheitsrecht⁶. Hiergegen spricht, dass die notwendige langandauernde Übung oftmals nicht oder nur schwer feststellbar ist. So könnte die Aufnahme der Snowboarder in den Regelkatalog im Jahre 2002 nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen erst in Jahrzehnten zu Gewohnheitsrecht erwachsen und damit viel später als schon das in den letzten Jahren entstandene und seitens der Rechtsprechung⁷ anerkannte Vertrauen in das regelkonforme Verhalten auch dieser Sportlergruppe. Hinzu kommt der Umstand, dass die FIS selber Gewohnheitsrecht gar nicht mehr zu ändern vermag, weil dies nur durch eine neue gewohnheitsrechtliche Übung oder durch ein formelles Gesetz geschehen kann. Die Anerkennung als Gewohnheitsrecht ist damit aufgrund der geringeren Anpassungsfähigkeit

³ Vgl. BGHZ 58, 40 ff. = NJW 1972, 627 = VersR 1972, 370; *Heermann/Götze* (Fn. 2), §§ 4 I 3 d (S. 43 f.), 6 II 2 (S. 86 f.); *PHBSportR/Fritzweiler*, 5. Teil/Rn. 17 ff. (S. 345 ff.).

⁴ BGHZ 63, 140, 146; *Fleischer*, JZ 1999, 878; *Heermann/Götze* (Fn. 2), § 4 I 3 d (S. 43 f.); *Mertens* in *Münchener Kommentar zum BGB*, 3. Aufl., 1997, § 823 Rn. 322.

⁵ *OLG Hamm*, SpuRt 2002, 18, 19; *Dambeck*, *Piste und Recht*, 3. Aufl. 1996, Rn. 9 ff.; *ders.*, *DAR*, 1993, 132; *Scheuer*, *DAR* 1990, 121.

⁶ Vgl. *Pichler/Fritzweiler*, SpuRt 1999, 7 m.w.N.; auch *Dambeck* (Fn. 5) Rn. 12 räumt ein, dass „eine andere Auffassung von der Rechtsnatur der FIS-Verhaltensregeln [*Verf.*: d.h. keine Anerkennung von Gewohnheitsrecht] ... sich ... weder in der Ausübungs- noch Rechtsanwendungspraxis als hinderlich erweisen“ würde; ähnlich *Schneider*, *Skiunfall! Wer haftet?*, 2003, S. 67 ff.

⁷ So schon *OLG München*, SpuRt 1994, 35 ff. zur Geltung der FIS-Regeln für Snowboarder trotz der Nichterwähnung im Regelkatalog; aus dem Schrifttum vgl. stellvertretend *Pichler/Fritzweiler*, SpuRt 1999, 7; siehe zum Verhältnis der Snowboarder zu Skifahrern auch *Irmer*, SpuRt 1996, 14 f. sowie *Fritzweiler*, SpuRt 1997, 33.

und verzögerten Geltung der Regeln für die Rechtsfindung gerade hinderlich. Sie ist im Übrigen auch nicht notwendig, weil die FIS-Regeln für den Rechtsanwender nur den ersten Orientierungsmaßstab der Verkehrspflichtenbestimmung bilden und sodann anhand der Umstände des Einzelfalls ausgeformt werden müssen⁸. Zusammenfassend ist damit festzuhalten, dass die FIS-Regeln beginnend mit ihrer Einführung im Jahre 1967 die Ausübung des Wintersports prägen und deshalb juristisch die erste Präzisierung allgemeiner Verhaltenspflichten darstellen, jedoch als Grobraster einer Konkretisierung anhand der Umstände jedes Einzelfalls bedürfen.

III. Geltungsbereich der FIS-Regeln

1. Sachlicher und persönlicher Anwendungsbereich

Nach dem Wortlaut und Regelungsziel des *Skiverbandes*(!) gelten die Regeln nur für Ski- und Snowboardfahrer sowie Skilangläufer. In der Rechtsprechung ist jedoch seit Jahren anerkannt, dass sie in gleicher Weise für Rodler Geltung beanspruchen⁹ und ebenso für Snowboarder bereits vor deren ausdrücklicher Erwähnung in den FIS-Regeln galten¹⁰. Entsprechend dem juristischen Anwendungsziel der FIS-Regeln als Maßstab der Verkehrspflichten wäre eine nur am zu engen Wortlaut orientierte Anwendung nicht nur willkürlich, sondern vor allem angesichts des sich stetig weiterentwickelnden Möglichkeiten zur Entfaltung von Wintersportaktivitäten auch sachlich kontraproduktiv¹¹. Von der Industrie angetrieben, finden sich auf den Abfahrtshängen jedes Jahr immer mehr „Sportgeräte“. Das Spektrum reicht hier vom Monoski über das Snowbike und das Swingbo bis hin zu aufgeblasenen Plastikbananen und Autoreifen¹². Da sich all diese Geräte und ihre Nutzer auf den gleichen Hängen treffen sowie oftmals sogar das verwendete Sportgerät wechseln, ist davon auszugehen, dass jeder dieser Sportler auf die Einhaltung der FIS-Regeln auch in diesem Bereich vertraut. Bestätigt wird diese Annahme durch einen Blick auf die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), welche vergleichbare Regelungsfunktionen für den Straßenverkehr hat. Selbst ohne ausdrückliche Erwähnung der Inlineskater besteht kein

⁸ Vgl. *OLG Hamm*, SpuRt 1994, 30; *Heermann/Götze* (Fn. 2), § 6 II 2 (S. 86 f.).

⁹ Zuletzt *OLG Nürnberg*, NJW-RR 2002, 448 f. (Geltung der FIS-Regel Nr. 2 auch für Rodler).

¹⁰ Vgl. *OLG München*, SpuRt 1994, 35 ff.

¹¹ Das zeigt gerade die Entwicklung des Snowboardings, die erst im Jahr 2002 zur ausdrücklichen Aufnahme dieser Sportart in die FIS-Regeln führte und bei einer wortgetreuen Auslegung der FIS-Regeln bis dahin außerhalb dieser stattgefunden hätte. Auf die explizite Erwähnung kann es deshalb vor allem aus deliktsrechtlicher Sicht nicht ankommen.

¹² Zu Letzteren vgl. *OLG Hamm*, NJW-RR 2000, 100 ff. = SpuRt 2002, 24 ff.

Zweifel daran, dass auch für diese neue Bewegungsart im Straßenverkehr die Regeln der StVO (insbesondere § 1 StVO) gelten¹³.

Gegen diese extensive Anwendung der FIS-Regeln könnte sprechen, dass teilweise von den Pistenbetreibern eine Trennung der verschiedenen Benutzungsarten durch Verbote und abgegrenzte Bereiche versucht wird. Zu beachten ist jedoch, dass bei einem in freier Natur ausgeübten Sport derartige Zugangsbeschränkungen nie vollständig durchgesetzt werden können. Zudem kann die Missachtung eines Zugangs- oder Benutzungsverbots – etwa durch einen Snowbike- oder Rodelfahrer – nicht zu einer Unbeachtlichkeit der FIS-Regeln diesem gegenüber seitens der Skifahrer führen¹⁴. Schließlich gelten die FIS-Regeln auch innerhalb dieser Betätigungsarten (beispielsweise beim Rodeln)¹⁵.

In einer wertenden Gesamtschau sind damit die Maßstäbe der FIS-Regeln für alle Wintersportgeräte anzuwenden, die durch ihre Gleiteigenschaft und unter Ausnützung von Hangneigung und Schwerkraft eine dem Skifahren vergleichbare Abfahrt ermöglichen¹⁶. Die fehlende Zuständigkeit und Regelungsabsicht der FIS für diese weitgefassten Bereiche (etwa für das Rutschen mit Gummi-Reifen oder Snowbikes) ist rechtlich unerheblich, da es lediglich um die typischen Abläufe und Verhaltenserwartungen der Verkehrsteilnehmer geht. Die Vertrauenserwartung¹⁷ wird dabei auch bei neuen Formen des Wintersports durch die Massenbetätigung Ski/Snowboard und deren Regeln geprägt.

Abschließend ist hervorzuheben, dass vom Schutzbereich der FIS-Regeln nicht nur unmittelbar Beteiligte der Sportausübung erfasst werden, sondern auch Dritte, die sich in angrenzenden Bereichen aufhalten. Dem Skifahrer obliegen selbstverständlich gegenüber Personen, die nicht direkt an der Ausübung des Wintersports beteiligt sind (z.B. gegenüber Fußgängern in an der Piste angrenzenden Bereichen), allgemeine Schutz- und Sorgfaltspflichten. Wird eine solche Person aufgrund einer Handlung eines Skisportlers verletzt oder geschädigt, konkretisieren die FIS-Regeln, insbesondere die Nrn. 1 und 2

¹³ Vgl. *BGH*, NJW 2002, 1955 m.w.N. zur instanzgerichtlichen Rspr.

¹⁴ *Pichler*, Spurt 2003, 1 f. bejaht weitergehend ein Pistenbenutzungsverbot für alle Sportgeräte, welche die Pistenregeln nicht einhalten können. Jedenfalls wäre der Mitverschuldenseinwand des § 254 BGB zu erheben.

¹⁵ Vgl. *OLG Hamm*, SpuRt 2002, 23 f.; *OLG Nürnberg*, NJW-RR 2002, 448 f. (Geltung der FIS-Regel Nr. 2 auch für Rodler).

¹⁶ *Dambeck* (Fn. 5) Rn. 66.

¹⁷ Zum Vertrauensgrundsatz im Hinblick auf Verkehrssicherungspflichten siehe *Dambeck* (Fn. 5) Rn. 215 ff.

(Rücksichtnahme und Beherrschung der Geschwindigkeit) auch hier den Sorgfaltsmaßstab¹⁸. Den FIS-Regeln kommt so ein drittschützender Charakter gegenüber Unbeteiligten zu.

Der persönliche Geltungsbereich der FIS-Regeln¹⁹ ist denkbar weit gefasst und erstreckt sich auf alle Teilnehmer am Alpinski sport. Dabei gelten die Regeln unabhängig vom Alter und Können der betreffenden Wintersportler. Unerheblich ist auch, ob der Sport individuell oder in einer Gruppe ausgeübt wird.

2. Räumlicher Anwendungsbereich

Für die Bestimmung des räumlichen Anwendungsbereichs der FIS-Regeln ist zunächst deren Wortlaut heranzuziehen. Die Online-Version des Deutschen Skiverbands (DSV) erwähnt in der einschlägigen FIS-Regel Nr. 5 (Einfahren, Anfahren und hangaufwärts Fahren) den Begriff der „Skiabfahrt“²⁰. Demgegenüber geht die deutschsprachige Version der FIS selbst nur von einer „Abfahrt“ aus, die englischsprachige Version schließlich spricht in FIS-Regel Nr. 5 von einem „marked run“ und im Anschluss nur noch von „slopes“ (Hängen) sowie in FIS-Regel Nr. 6 von einer „piste“²¹. Diese Wortlautdifferenzen wären nur dann erheblich, wenn man mit ihrer Hilfe eine Geltung der FIS-Regeln lediglich für den Bereich gewalzter Pisten begründen wollte²². Die juristische Anwendung muss jedoch in einer teleologischen Betrachtung auf den intendierten Schutzzweck der Regeln abstellen. Die FIS-Regeln sollen nach dem zuvor Gesagten nicht nur als Verkehrspflichtenmaßstab auf abgegrenzten Pisten, sondern generell bei der Ausübung von Wintersport an Hängen dienen. Es ist davon auszugehen, dass die verankerten Grundsätze so ins allgemeine Bewusstsein übergegangen sind, dass diese Verhaltensregeln selbst bei Heli-Skiing fernab jeder markierten Piste beachtet werden. So würde auch in diesem Fall niemand daran zweifeln, dass der von hinten kommende Skifahrer entsprechend FIS-Regel Nr. 3 aufpassen muss oder beim Anhalten entsprechend FIS-Regel Nr. 6 Behinderungen und Gefahren zu vermeiden sind. Als juristischer Maßstab gelten die FIS-Regeln als Verhaltenspflichten damit nur zuvorderst auf markierten Pisten und sind im Übrigen auf jeden Verkehrsraum auszudehnen,

¹⁸ Vgl. *OLG Jena*, SpuRt 1997, 29 f. zum Skilanglauf.

¹⁹ Ausführlich hierzu *Dambeck* (Fn. 5) Rn. 53 ff.

²⁰ Vgl. <http://www.ski-online.de/content.php?lang=de&folder=281>; zuletzt besucht am 10.05.2003.

²¹ <http://www.fis-ski.com/rulesandpublications/10fisrulesforconduct/10fisrulesforconduct10reglesfisdeconduite10fisverhaltensregeln.pdf>; zuletzt besucht am 10.05.2003.

²² Ausführlich und kritisch zu verschiedenen Versuchen der Bestimmung des Pistenbegriffs in Deutschland, Österreich und der Schweiz *Dambeck* (Fn. 5) Rn. 206 m.w.N., der anstelle einer einheitlichen Definition des Pistenbegriffs einer Überprüfung im Einzelfall den Vorzug einräumt; vgl. *Dambeck* (Fn. 5) Rn. 207; zum Pistenbegriff vgl. auch *Schenner* (Fn. 6) S. 34 ff.

in dem Wintersport in der in Abschnitt III 1. beschriebenen Weise ausgeübt wird. Nur eine solche weite Auslegung verschafft angesichts der immer variantenreicheren Wintersportformen den FIS-Regeln die für ihre Anwendbarkeit notwendige breite Geltung im Verkehr.²³

Abschließend ist in diesem Zusammenhang zu betonen, dass die Erweiterung des Anwendungsbereichs der FIS-Regeln nicht mit der Pistensicherungspflicht i.e.S. verwechselt werden darf. Diese trifft als Verkehrspflicht nur die Betreiber von Liften oder die Verantwortlichen für ein bestimmtes Gelände²⁴.

IV. Folgerungen für aktuelle Entwicklungen und die Regelauslegung

Im Folgenden sollen einige typische Konstellationen und Folgerungen der erweiterten Geltung der FIS-Regeln exemplarisch erörtert werden, insbesondere im Hinblick auf die FIS-Regel Nr. 5²⁵ und die Veränderung des Skiraums.

1. Freier Skiraum/ Organisiertes Skiraumangebot – Einschränkung der FIS-Regel Nr. 5

Der Kampf um den Wintersportler als Kunden führt zu einer räumlichen Ausweitung und charakterlichen Veränderung der Sportbetätigung. So wird beispielsweise das Zugspitzgebiet als „Tiefschnee-Eldorado“ bewusst mit dem Argument beworben, dass der Sportler sich hier auch außerhalb der Pisten in Tiefschneehängen gefahrlos bewegen kann²⁶, womit zugesichert wird, dass auch diese Bereiche freigegeben und gesichert sind, etwa im Rahmen notwendiger Lawinenvorsorgespargungen. War es bisher so, dass nur wenige erfahrene Skifahrer sich auf eigenes Risiko in Bereiche außerhalb der markierten Piste wagten, wird inzwischen das Bewegen in einem solchen freien Skiraum zu einem vielfach praktizierten

²³ Hiervon geht – allerdings im Hinblick auf die Pistensicherungspflicht – auch *Schenner* (Fn. 6) S. 41 aus: „In vielen Skigebieten gibt es absichtlich unpräparierte Abschnitte wie z.B. Buckelpisten oder Tiefschneehänge, die vom Lift aus leicht zugänglich sind oder neben der gesicherten Piste verlaufen, aber an denen vom Pistenhalter keine Pistenpräparierung bzw. -sicherung vorgenommen wird, um den Skigästen den Reiz des Fahrens in „unberührter“ Natur zu bieten. Dass ein ungeübter Skifahrer auf solchen Hängen nichts verloren hat und sein Sturzrisiko um ein Vielfaches steigt, kann im Falle eines Sturzes dem Pistenhalter nicht zur Last gelegt werden.“

²⁴ Vgl. hierzu *BGH*, NJW 1973, 1379 (*Jenner-Urteil*); *OLG Hamm*, SpuRt 2002, 23 f. (Rodelhang); *OLG Nürnberg*, NJW-RR 2002, 448 f.; zur neueren Rechtsprechung *Pichler/Fritzweiler*, SpuRt 1999, 7 ff.

²⁵ Zu Einzelfragen der Änderung der Regel Nr. 5 im Hinblick auf Snowboarder siehe *Pichler* SpuRt 2003, 1 ff.

²⁶ Vgl. <http://www.zugspitze.de/deutsch/index.html>, zuletzt besucht am 10.5.2003; zur Verbreitung derartiger Skigebiete vgl. auch *Schenner* (Fn. 6 und 23) S. 41.

und zulässigen Phänomen. Entsprechend dem oben beschriebenen Anwendungsbereich der FIS-Regeln gelten diese über den eingeschränkten Wortlaut der markierten Piste hinaus in allen Gebieten des freien Skiraumes²⁷. Für den Benutzer der markierten Piste hat dies zur Folge, dass er von den Benutzern angrenzender Bereiche des damit einheitlich organisierten Skiraums²⁸ die Einhaltung der FIS-Regeln erwarten kann, anders als etwa bei Fußgängern. Andererseits wandeln sich aber auch die Pflichten gegenüber diesen Benutzern.

Der Abfahrer einer markierten Piste muss mit dem Einfahren aus anderen Bereichen rechnen und kann sich insoweit nur mehr eingeschränkt auf den Schutz der FIS-Regel Nr. 5 verlassen. Diese postuliert eine erhöhte Vergewisserungspflicht für jeden ein-, an- und hangaufwärtsfahrenden Sportler. Aufgrund des einheitlichen Skiraums ist das Wechseln zwischen Teilen dieses Gebiets, etwa von einem vielbefahrenen Tiefschneehang auf die Piste und zurück, nicht mehr automatisch als ein Einfahren zu sehen. Dies gilt insbesondere, wenn die gewalzte Piste lediglich durch Stangen markiert ist²⁹, soweit der Abstand zwischen den gesetzten Stangen allein auf die Begrenzung des präparierten Streckenabschnitts hindeutet. Erst wenn natürliche (Felsen, Bäume) oder künstliche Abtrennungen (Netze, in geringem Abstand gesetzte Stangen o.ä.) die verschiedenen Bereiche eines Skiraums so trennen, dass das Wechseln mit einem taktile (d.h. berührbar/spürbar) oder visuell deutlich wahrnehmbaren Hindernis verbunden ist, kann die FIS-Regel Nr. 5 nach ihrer Ratio allein für die derart begrenzte Piste Anwendung finden³⁰. Diese Regel geht von einer deutliche Zäsur der Benutzung einer Abfahrt durch Einfahren oder Anhalten aus. Die oben beschriebene teleologische Interpretation des Abfahrtsbegriffes hat angesichts des erweiterten Skiraumes zur Folge, dass eine solche deutliche Zäsur allein mit dem Wechseln verschieden markierter, aber trotzdem zur Benutzung ausgewiesener Bereiche nicht anzunehmen ist.

Diese Betrachtung wird durch die typische Erwartungshaltung des auf dem präparierten Teil der Skiabfahrt von hinten kommenden Skifahrers bestätigt. Führen beispielsweise nicht nur vereinzelte Spuren von seinem Abschnitt der Skiabfahrt in einen angrenzenden Buckelpisten- oder Tiefschneebereich, so kann und muss er mit einem Hinüberwechseln von

²⁷ Einen anderen Problemkreis, nämlich die Verantwortung des Skipistenbetreibers, sprechen *Pichler/Fritzweiler*, SpuRt 1999, 7, 8 an; danach soll „verspurtes Tiefschneegelände neben der Skipiste“ nicht zu dem durch den Skipistenbetreiber zu sichernden Pistenbereich gehören.

²⁸ Der Begriff geht zurück auf *Dambeck* (Fn. 5) Rn. 209.

²⁹ Anders *OLG Karlsruhe*, SpuRt 1996, 25.

³⁰ Vgl. in diesem Zusammenhang auch *Dambeck* (Fn. 5) Rn. 210 zum Pistennahbereich außerhalb der präparierten Fläche.

Skisportlern in diesen und aus diesem Bereich rechnen³¹. Allerdings ist er in seinem Vertrauen darauf, dass es nicht zu einem solchen Wechsel zwischen einzelnen Abschnitten einer Pistenabfahrt kommt, geschützt, wenn diese Abschnitte deutlich sichtbar (z.B. Netze) und/oder durch üblicherweise nicht überbrückbare Hindernisse (z.B. Felsen, Baumreihen) voneinander getrennt sind. So muss ein von hinten kommender Skifahrer nicht damit rechnen, dass plötzlich ein anderer Alpinsportler aus einem angrenzenden Waldabschnitt oder hinter einer Felsformation hervorschießt und in den aufgrund natürlicher Gegebenheiten deutlich abgegrenzten eigenen Pistenabschnitt einfährt. In diesen Fällen hat der einfahrende Skifahrer FIS-Regel Nr. 5 zu beachten³². Die beschriebene Auslegung der FIS-Regel Nr. 5 steht schließlich auch im Einklang mit den Vorgaben des BGH in seinem zweiten *Jenner-Urteil* aus dem Jahr 1973.³³ Darin stellte das Gericht fest, für den Begriff der Piste gebe es keine allgemein gültige Definition, sondern es sei im Einzelfall zu prüfen, was dem Bereich der Piste angesichts der konkreten Geländeverhältnisse noch zuzurechnen sei³⁴.

Die neuen Betätigungsformen im Ski- und Wintersport bedingen damit regelmäßig, d.h. beim Fehlen eindeutiger Streckenabschnittsabgrenzungen, einen einheitlichen Abfahrtsbegriff anstatt eines Festhaltens an überholten Vorstellungen der Wintersportausübung in „geordneten Räumen“. Der Schwerpunkt der Regelanwendung verlagert sich dann von FIS-Regel Nr. 5 zu einer verstärkten Anwendung der FIS-Regeln Nrn. 2 und 3 (Beherrschung der Fahrweise und Wahl der Fahrspur), wobei es entscheidend darauf ankommt, wer als von hinten kommender Skifahrer mehr Übersicht hatte und haben musste. Demgegenüber treten unsichere Erwägungen zu den skifahrerischen Fähigkeiten von Personen, die auf angrenzenden Abschnitten der Skiabfahrt unterwegs sind, in den Hintergrund. Nicht gefolgt werden kann der seitens des OLG Karlsruhe aufgestellten Vermutung, dass ein Tiefschneefahrer stets geübter ist³⁵. Diese tatsächliche Einschätzung muss angesichts der neuen Carving-Ski, die bisher verschlossene Bereiche auch weniger

³¹ A.A. noch *OLG Karlsruhe*, SpuRt 1996, 25; allgemein zu den Verhaltensregeln bei zusammenführenden Pisten *Dambeck* (Fn. 5) Rn. 21-23, der darauf abstellt, ob „skifahr-psychologisch“ für den Benutzer der Eindruck entsteht, er werde in eine Abfahrtstrecke einfahren.

³² So auch *OLG München*, VersR 1982, 198 im Hinblick auf einen einheitlichen Pistenverlauf, der nur vorübergehend durch einen Waldstreifen geteilt wird; a.A. *Dambeck* (Fn. 5) Rn. 122, weil der auf der auf der Piste befindliche Skifahrer wegen der nur vorübergehenden Teilung durch den Waldstreifen damit hätte rechnen müssen, dass aus dem zuvor nicht einsehbaren Gelände ein Skifahrer auftauchen konnte.

³³ *BGH*, NJW 1973, 1379, 1381 unter Bezugnahme auf *Padrutt*, Schweizer ZStrR 1971, 69, 70.

³⁴ Vgl. auch *Dambeck* (Fn. 5) Rn. 206, nach dessen Auffassung – allerdings offensichtlich unter Beschränkung auf Skifahrer – ein der jeweiligen Entscheidung zugrunde zu legender Pistenbegriff das Summenergebnis aus dem Erscheinungsbild des zu beurteilenden Skigeländes und der vom Skifahrer hieran berechtigterweise zu richtenden Erwartungen sein wird.

³⁵ Vgl. *OLG Karlsruhe*, SpuRt 1996, 28 f.

Geübten zugänglich machen, als überholt angesehen werden und vermag eine generelle Anhaltepflicht des Tiefschneefahrers, der in einen präparierten Abschnitt der Skiabfahrt wechselt, nicht zu begründen.

2. Funparks u.ä. innerhalb einer „Abfahrt“

Die FIS-Regel Nr. 5 erfährt eine weitere Einschränkung, wenn künstliche Hindernisse wie etwa Rampen oder Halfpipes in eine Abfahrt integriert oder in sog. Funparks zusammengefasst werden. Es wäre wirklichkeitsfremd, hier eine willkürliche Trennung der Bereiche mit der Folge des Gebots der FIS-Regel Nr. 5 zu postulieren. Sachgerechter ist es demgegenüber, dem Benutzer dieser Anlagen erhöhte Sorgfaltspflichten vor dem Anfahren und hinsichtlich der stetigen Beherrschung seines Sportgerätes nach FIS-Regel Nr. 2 aufzubürden, da er beispielsweise mit einem Herausschießen aus einer Halfpipe oder einem Sturz nach einem Sprung rechnen muss. Andererseits müssen die Benutzer angrenzender und nicht tatsächlich überwindungssicher abgegrenzter Bereiche in gleicher Weise mit sporttypischem (Fehl-)Verhalten der Anlagenbenutzer rechnen und vor allem eine Einwirkung in ihren Pistenbereich mit einkalkulieren, so dass sie erhöhte Pflichten im Sinne der FIS-Regeln Nrn. 1 bis 3 treffen.

3. Kollision der FIS-Regeln Nrn. 2 und 3 einerseits und Nr. 5 andererseits

Die Erweiterung des Skiraumes durch die Betreiber und auch die faktisch erweiterte Nutzung durch die Sportler³⁶ führen zu einer restriktiven Auslegung des Begriffes vom „Queren“ der Piste. Schon bisher ist durch die Rechtsprechung der bis zum Jahr 1990 noch in FIS-Regel Nr. 5 mit erfasste Begriff des „Querens“ so verstanden worden, dass hierzu ein dem Gehen vergleichbares horizontales Vorwärtskommen ohne Höhenverlust notwendig ist, welches in seinem Charakter deutlich von der typischen Abwärtsbewegung des Skifahrens abweichen muss³⁷. Dies liegt aber nicht schon vor, wenn die Abfahrtsspur in voller Breite mit Schwüngen genutzt wird oder eine Schrägfahrt stattfindet³⁸. Liegt damit bei diesen Handlungen kein Queren vor, gewinnen die FIS-Regeln Nrn. 2 und 3 an Bedeutung, so dass der von oben kommende Fahrer seine ungeteilte Aufmerksamkeit auf das Gelände sowie die

³⁶ Ein Betretungsverbot ist primär nur bei Eigenschäden des Sportlers im Rahmen der Pistensicherungspflicht als Mitverschuldenseinwand zu berücksichtigen, jedoch nur sehr eingeschränkt bei der Haftung der Sportler untereinander, da hier die tatsächlich vorzufindende Verkehrsübung entscheidet.

³⁷ So u.a. *Dambeck* (Fn. 5) Rn. 125; ihm folgend *OLG Hamm*, SpuRt 2002, 18, 19; vgl. auch *OLG Graz*, SpuRt 1994, 139 und *LG Kempten*, ZfSch 1989, 368 mit dem Hinweis auf die nach FIS-Regel Nr. 3 erlaubte Ausnutzung der Spur in voller Breite.

³⁸ So *LG Oldenburg*, VersR 1979, 386; *LG Kempten*, ZfSch 1989, 368.

Fahrer vor und unter sich lenken muss³⁹. So muss auch bei einem in Fahrt querenden Skiläufer der von oben schneller aufschließende auf den unterhalb fahrenden Skifahrer oder Snowboarder achten und diesem gegebenenfalls ausweichen⁴⁰. Die Erweiterung des Skiraumes führt hier dazu, dass sowohl die Benutzer markierter Pisten als auch des angrenzenden freien Skiraums mit einem jeweiligen Wechseln der Räume rechnen müssen und bei der Überwachung der zu befahrenden Strecke die Vorgänge angrenzender Bereiche zwingend mit einzukalkulieren haben. Kommt es zu einer Kollision, ist nicht FIS-Regel Nr. 5 anzuwenden, sondern zu ermitteln, wer nach den FIS-Regeln Nrn. 2 und 3 den Unfall vermeiden musste. Dies kann für beide Nutzer gleichermaßen der Fall sein. In jedem Fall kann sich der Nutzer des (besser) präparierten Abfahrtsbereiches dann nicht auf die Geltung der FIS-Regel Nr. 5 berufen.

4. Erhöhte Bedeutung des allgemeinen Rücksichtnahmegebots

Aus der bisherigen Darstellung wird deutlich, dass die Veränderungen des Wintersports mit einer restriktiven Handhabung und Auslegung der FIS-Regeln nicht erfasst werden können. Die Ratio der Verwendung dieser Regeln im Rahmen der Rechtsfindung gebietet vielmehr eine breitere Anwendung ohne Verharren an tradierten Vorstellungen vom Skisport. Der klassische Skifahrer ist zwar immer noch gedankliches Leitbild der Regelsetzung und -anwendung. Ihm gebührt jedoch im Verhältnis zu anderen Wintersportlern auf Hängen und Pisten kein Vorrang, sondern er muss zunehmend mit weniger geübten und andersartigen Verkehrsteilnehmern rechnen. Da auch in Zukunft zu erwarten ist, daß die FIS-Regeln nicht stets mit den aktuellen Entwicklungen Schritt halten können (und es aus Sicht des Skiverbandes vermutlich auch nicht sollen), gewinnt für die juristische Anwendung bei neuen Gerätearten und Bewegungsformen das allgemeine Rücksichtnahmegebot der FIS-Regel Nr. 1 immer stärkere Bedeutung. Die FIS-Regeln sollen in diesem Sinne nicht den schädigenden (Ski)fahrer gegenüber anderen Benutzungsformen schützen, sondern eine unfallfreies Miteinander aller denkbaren Wintersportler gewährleisten.

³⁹ *OLG München*, NJW 1966, 2404 = VersR 1967, 234; *LG Oldenburg*, VersR 1979, 386.

⁴⁰ So ausdrücklich *OLG Hamm*, SpuRt 2002, 18 ff. Zur Haftung des von hinten aufschließenden Skifahrers gegenüber einem Snowboarder siehe *LG Bayreuth*, SpuRt 1997, 32 ff. mit Anmerkung *Fritzweiler*.