



VERSICHERUNGS RECHT

JURISTISCHE RUNDSCHAU FÜR DIE INDIVIDUALVERSICHERUNG

VERLAG VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT E. V., KARLSRUHE

15. Jahrgang

1. März 1964

Heft 9 (A)

(Die Buchstabenmarkierungen hinter den Az. haben folg. Bedeutungen: [Hw] = Abdruck des Leitsatzes mit Hinweis auf Veröff. in anderen Fachzeitschriften; [L] = von dem Urteil wird nur der Leitsatz veröffentlicht; [n. F.] = neue Fundstelle eines bereits vorher in VersR veröff. Urteils)

INHALT

<i>Aufsätze</i>	VersR 64, 201
Klenewefers, Dr. Herbert und Wilts, Walter, Vertragliche Schadenersatzansprüche des Patienten bei gespaltenem Arzt-Krankenhaus-Vertrag	VersR 64, 201
Gelhaar, Dr. Wolfgang, Die Vollstreckung aus einem Betragsurteil vor Rechtskraft des Grund- urteils	VersR 64, 206
Neumann-Duesberg, Prof. Dr., Haftung bei Unfällen aus Arbeiten an Fahrleitungsmasten	VersR 64, 208
X Kettnaker, Hans, Der Schiunfall — Übersicht und Kritik der bisherigen Rechtsprechung —	VersR 64, 212
Züchner, Rudolf, Zum Frachtvertrag nach der CMR	VersR 64, 220
<i>Kleinere Beiträge</i>	VersR 64, 224
<i>Rechtsprechung</i>	VersR 64, 225
<i>Literaturhinweise</i>	VersR 64, 228
<i>Buchbesprechungen</i>	VersR 64, 228

Teil 1

(128) Haftpflichtrecht
 BGB §§ 249, 250, 251, 253
* Für den vorübergehenden Verlust der Gebrauchsmöglichkeit
eines Kraftwagens hat der Ersatzpflichtige Entschädigung in Geld
auch dann zu leisten, wenn der Geschädigte sich für diese Zeit
einen Ersatzwagen nicht beschafft hat *
BGH vom 30. 9. 1963 (III ZR 137/62) VersR 64, 225

(129) Haftpflichtrecht
 BGB § 249
Für die Berechnung des merkantilen Minderwertes eines unfall-
beschädigten KFZ ist der Zeitpunkt maßgebend, an dem der
Geschädigte den Wagen nach der Reparatur wieder in Gebrauch
genommen hat. Nicht maßgebend ist der Zeitpunkt der letzten
mündlichen Verhandlung
LG Hamburg vom 28. 6. 1963 (6 S 46/63) [Hw] VersR 64, 227

Der Schiunfall

— Übersicht und Kritik der bisherigen Rechtsprechung —

Von AG-Rat Hans Kettner, Stuttgart



Mit der ungewöhnlich starken zahlenmäßigen Zunahme der Schiläufer, dem erhöhten Tempo und mit der Vermehrung der die Massen anziehenden Bergbahnen haben leider auch die Unfälle bei diesem schönen Sport erheblich zugenommen; ihre Folgen, zumeist Entschädigungsfragen, gelegentlich auch die strafrechtliche Beurteilung, befassen auch immer mehr das Rechtswesen.

An *Unfallarten* können unterschieden werden:

I. Einzelunfälle, wenn ein Schiläufer für sich allein durch eigenes Verhalten oder äußere Einflüsse zu Schaden kommt.

II. Zusammenprallunfälle mehrerer Schiläufer, meist eines „Schnellen“ mit einem „Langsamen“, die wohl häufigste und am meisten zu gerichtlichen Auseinandersetzungen führende Unfallart.

III. Unfälle bei technischen Hilfsmitteln (Liften).

I. Einzelunfälle

1. Grundsätzlich kann man sagen, daß der einzelne Schiläufer, wenn er für sich zu Schaden kommt, diesen als Risiko seines Sports heute wie in dessen Anfangstagen in aller Regel selbst zu tragen hat. Eine *Verkehrssicherungspflicht* wie im Straßenverkehr besteht im allgemeinen nicht, die Entwicklung des Schilaufs zu einem Massensport dürfte daran wenig geändert haben. Ausnahmen könnten sich vielleicht daraus ergeben, daß die Fremdenverkehrsorganisationen, die bestimmte Abfahrten als „Pisten“ herrichten, Bergbahnen zu ihnen bauen und daraus Gewinn ziehen, damit auch die Abfahrtstrecken „dem Verkehr eröffnen“ und eine gewisse Verantwortung für ihre Verkehrssicherheit übernehmen. Die Pisten werden deshalb hergerichtet, von Hindernissen befreit, für größeres Tempotauglich gemacht, um zusammen mit der zu ihnen führenden Bergbahn zahlende Gäste anzulocken; wer aber mit seinen „erstklassigen Abfahrten“ Reklame macht, hat auch für sie eine gewisse Verantwortung. Vielfach sind solche Abfahrten (nach der Schwierigkeit verschieden) bezeichnet. An manchen Plätzen werden zeitweilig gewisse Strecken gefahrenhalber gesperrt, was wohl allein zum Ausdruck bringt, daß sie nur auf eigene Gefahr befahren werden können, also eine Abmahnung bedeutet, aber doch auch zeigt, daß sich jemand für etwaige Unfälle verantwortlich fühlt. Der Grundsatz, daß jeder Schiläufer Gelände, Wetter, Lawinengefahr und alle anderen möglichen Schadenursachen selbst zu beobachten und sich darauf einzustellen hat, wird aber auch in allen solchen Fällen stets ein sehr gewichtiges Wort zu sprechen haben. Immerhin wäre es bei der jetzigen Entwicklung des Schisports denkbar, daß sich aus den Regeln der Verkehrssicherungspflicht gewisse Obliegenheiten der Winter-sportplätze herauskristallisieren können¹⁾.

2. Das Haupthindernis auf einer langen, zügigen Abfahrt bildet die *Waldzone*. Vielfach werden heute statt der schmalen, oft steilen, nur für die Sommerbenutzung gedachten Wege oder Holzabfuhren weniger geneigte Serpentinestrecken für die Schifahrer angelegt oder breite Schrägschneisen ausgerodet. Eine Verpflichtung der Fremdenverkehrsstellen zu erheblichen Eingriffen in den für Berggemeinden oft lebenswichtigen Waldgürtel (Lawinen-, Hochwasser-, Erosionsschutz usw.) ist aber sicher zu bestreiten; Bäume sind weithin zu sehen, eine Haftung wäre nur in ganz ungewöhnlichen Fällen bei besonders gefährlicher Anlage einer bezeichneten Durchfahrt denkbar und auch da würde eigenes Risiko und Verschulden des schnellen Läufers

sehr naheliegen, der ja auf der als gefährlich zu erkennenden Teilstrecke letztlich immer noch abschnallen und zu Fuß gehen kann.

In solchen Fällen kann wohl vermutet werden, daß dann, wenn ein Verschulden in Frage kommen kann, der betreffende Wintersportplatz schon seines Rufes wegen mit der Entschädigung großzügig sein und es nicht zu einem Prozeß kommen lassen wird.

3. An fast allen Wintersportplätzen hat sich ein ausgezeichnete *Unfallhilfsdienst* entwickelt. Aus den genannten Gründen könnte man — mit einem erheblichen Bedauern gegenüber der sonstigen vorbildlichen Hilfe — bei einem etwaigen deutlichen Versagen dieses nicht immer völlig ohne Werbungsgedanken eingerichteten Hilfsdienstes an einen Verschuldensfall denken.

4. Eine grundsätzlich andere Lage ist gegeben, wenn der Schiläufer nicht für sich allein, sondern in Obhut eines *Berufsschilehrers* die weiße Fläche betritt. Er hat sich angemeldet, seinen Kursbeitrag bezahlt und damit vertragliche Rechte erlangt. Trotz seiner mitunter drastisch ausgeübten Autorität ist der Schilehrer einen Dienstvertrag eingegangen, da er ja keinen Erfolg versprechen kann. Daß er nicht gerade für jeden Ungeschicksunfall seiner Schüler verantwortlich sein kann²⁾, bedarf keiner weiteren Darlegung. Es lassen sich aber manche Fälle denken, in denen er schuldhaft seine Pflichten versäumen kann, z. B. Überforderung, ungenügende Beachtung von Wetter und anderen Berggefahren, unzureichende Prüfung der Ausrüstung, unsachgemäße Hilfe usw. Er könnte dann aus Vertrag (eine Schilehrervereinigung als Vertragspartner für ihre Erfüllungsgehilfen, § 278 BGB) neben seiner Haftung aus unerlaubter Handlung zum Schadenersatz verpflichtet sein (§§ 611 ff., 276 BGB).

5. Weniger ausgeprägt ist die Haftung eines Leiters sog. *Vereinsausfahrten*, der ehrenamtlich bestimmt wird. Für einen Dienstvertrag der Teilnehmer mit dem Leiter fehlen die Grundlagen; dieser hat, besonders wenn er junge Leute führt, mehr Aufsichtsrechte und -pflichten, kann Weisungen geben, Widerspenstige ausschließen und heimschicken in einer ihm vom Verein übertragenen Verantwortung. Die Fehlermöglichkeiten des Berufsschilehrers sind bei ihm ebenso gegeben, aber man wird ihn wohlwollender zu beurteilen haben, da er nicht die strenge Schule und Aufsicht des Berufslehrers mitmachte und keine unmittelbare Vertragshaftung nach §§ 611 ff., sondern wohl nur bei eindeutigen Fehlern eine solche nach §§ 823 ff. BGB in Betracht kommen dürfte. Eine Vertragshaftung des veranstaltenden Vereins ist dagegen denkbar; der Teilnehmer (ggf. sein gesetzlicher Vertreter für ihn) hat sich beim Verein angemeldet, evtl. einen Unkostenbeitrag bezahlt und dadurch gewisse, wenn auch vertraglich nicht genau umschriebene Rechte auf Betreuung und sachgemäße Leitung erlangt. Abgesehen von dem etwas vagen Umfang dieser Rechte, der sicher geringer ist als beim Berufsschilehrer, wird auch die persönliche Verbundenheit der Teilnehmer einen gerichtlichen Austrag hindern so gut wie die regelmäßig bestehende Unfall- und Haftpflichtversicherung. Gerichtliche Entscheidungen über solche Fälle sind nicht bekannt.

Am geringsten ist die Möglichkeit einer Haftung für Fehler dann, wenn sich etwa gleichwertige Schiläufer zusammentun, einer als *primus inter pares* die Führung

¹⁾ vgl. dazu LG München I vom 4. 6. 1958 MDR 59, 125 und II. 4. b) dieser Abhandlung

²⁾ vgl. VersR 63, 116 und 509

übernimmt, dabei gegen anerkannte Berg- und Schiregeln verstößt und ein Teilnehmer deshalb zu Schaden kommt. Bei der weitgehenden Freiheit des Teilnehmers, zu folgen oder abzulehnen, der hier besonders ausgeprägten Eigenverantwortlichkeit des einzelnen, beim fast völligen Fehlen vertraglicher Rechtspflichten wird kaum ein Raum für eine Haftung aus Verschulden und ein sehr weites Feld für ein eigenes Verschulden des Geschädigten vorliegen.

6. Bei *Schirennen*, besonders beim Abfahrtslauf, Springen, Riesenslalom, Slalom, sind Unfälle häufig, am wenigsten bei Langläufen. Großzügige Versicherung und gute Organisation schließen Streitfälle fast aus; diese würden aber zu schwierigen Rechtsfragen führen. Die sportliche Seite, die einige Schwierigkeiten der Strecke und ein immer schärferes, riskanteres Tempo verlangt, steht dabei in damit nie ganz zu vereinbarem Widerspruch zu der Forderung nach größtmöglicher Sicherheit der Teilnehmer; beides müßte berücksichtigt werden. Ein gewisses Mindestmaß an „Entschärfung“ der Strecke ist zu fordern, aber man kann nicht jeden Baum oder Stein an der Strecke, soweit ein die Herrschaft verlierender Rennläufer vom Schwung getragen werden könnte, entfernen oder sicher polstern. Jeder Teilnehmer nimmt ein gewisses Risiko in Kauf, das sich nach § 254 BGB auswirken muß; die Tatsache, daß er nur dann Aussicht auf Erfolg hat, wenn er „schneidig“, ohne Rücksicht auf die eigenen Knochen schießen läßt, könnte ihn beim Unfall von einem „Verschulden gegen sich selbst“³⁾ nicht befreien. Wollte er gegen den Veranstalter Ansprüche stellen, dann wären ihm auch die Gedanken der Entscheidung des LG München I⁴⁾ entgegenzuhalten.

Wenn ein Rennläufer mit Zuschauern zusammengerät, kann mangelhafte Absperrung der Strecke, am ehesten bei Schispringen, die Ursache sein und zu Ersatzansprüchen gegen den Veranstalter führen⁴⁾. Ebenso haftet zweifellos der Zuschauer, der die Absperrung aus Neugier überschreitet, in die Bahn gerät und dort einen Unfall verursacht. Entscheidungen zu solchen Fällen sind der guten Versicherung wegen nicht bekannt und wären nicht einfach.

Die letzten Fälle und die Notwendigkeit, vor Wettläufen fleißig zu trainieren, leiten über zu der häufigsten Art des Schiunfalls, dem Zusammenprall zweier Schiläufer im Gelände.

II. Zusammenstöße

In den ersten Jahrzehnten des Schisports, als das Abfahrts tempo im tiefen Schnee noch gemächlicher war und die sich begegnenden Spurenzahler zu einem kleinen Schwatz stehenblieben, war ein Zusammenprall so gut wie undenkbar. Heute tummeln sich Tausende, durch Bergbahnen zusammengezogen, auf den großen Abfahrtstrecken; einsam durch die Winternatur ziehende Tourenfahrer gelten fast als Sonderlinge. Mit der wesentlich verbesserten und leichter zu erlernenden Technik ist auch das Tempo der Läufer auf den glattgebügeltten Pisten weit rascher geworden.

Bei den meisten gerichtlich behandelten Unfällen geriet ein schneller „Schußfahrer“ mit einem langsameren „Bogenschlängler“, „Schrägfahrer“ oder sonstigem Benutzer der Strecke zusammen. Die beiderseitige, in den späteren Schriftsätzen nachklingende Empörung pflegt sich etwa die Waage zu halten. Der „Schnelle“ verurteilt den „Bogenfahrer“, der von der Seite in „seine“ Fahrtrichtung hineinfuhr und der „Langsame“ klagt erbittert gegen den „Bolzer“, der ihn unversehens von hinten rammte. Ein Unfall kann auch dadurch entstehen, daß der schnellere Fahrer zwar dem anderen noch ausweichen kann, aber dabei selbst gegen ein hartes Hindernis prallt. Endlich können auch im Getümmel einer Schiwiase zwei Hangbenutzer aneinander geraten.

Die der späteren Rechtsauseinandersetzung Richtung und Gewicht verleihenden Folgen des Zusammenpralls sind zumeist auffallend ähnlich. Dem schnellen von oben kommenden Fahrer, der sich statt aufs Ausweichen auf Sturz und Aufprall einstellte, geschieht wenig oder nichts, der von hinten angefahren Langsame wird überraschend in eine Körperbewegung mitgerissen, der besonders die durch Stiefel und Bindung mit dem langen schweren Schi verbundenen Füße nicht rasch genug folgen können, so daß an der Verbindung beider (Unterschlenkel, Knie, Knöchel) Schäden auftreten; auch andere Aufprall- oder Sturzschäden sind möglich. Meist ist auch der schnelle Fahrer jünger, gelenkiger, instinktiv reaktionsschneller und robuster gebaut als der angefahrne. Das OLG Karlsruhe⁵⁾ hat die Gründe der verschiedenen Schadenauswirkungen ebenfalls erläutert.

Das Fehlen gesetzlicher Sondervorschriften zwingt die Juristen, in diesem Neuland tastend Schiregeln aufzustellen. Die Suche nach „*similia*“ hat schon auf Abwege geführt. Verfehlt dürfte z. B. der Vergleich des OLG Köln⁵⁾ mit dem Fußballspiel sein, auch wenn sich für den etwas schifremden Betrachter das unübersehbare Getümmel auf der Schiwiase wie vor dem Fußballtor als *tertium comparationis* anzubieten scheint. Aber das Wesen beider Sportarten (hier hartes „an den Mann gehen“, geregeltes „Rempeln“ im Kampf um den Ball, dort keinerlei „Kampf“, ausschließliche Pflicht, den andern frei ziehen zu lassen und ihm auszuweichen) schließt doch jeden Vergleich zwingend aus. Auch die im Verhältnis zum Schisport doch recht behäbig anmutende Flußschiffahrt⁶⁾ eignet sich schlecht zum Vergleich.

1. Dagegen bot die Frage einer unmittelbaren oder analogen Anwendung der *Straßenverkehrsregeln* den Juristen willkommenen Anlaß, sich streitbar auseinanderzusetzen. Auf einem in jeder Himmelsrichtung auf- und abwärts befahrenen und mit Rastenden „bestandenen“ Schihang dürften diese Regeln aber weitgehend ausscheiden. Insoweit ist OLG Köln⁵⁾, S c h o l t e n⁶⁾, K e l l e r h a l s⁷⁾ und anderen zuzustimmen, die sich gegen jede auch analoge Anwendung von StVO-Regeln aussprechen. Aber auf großen Abfahrtpisten, besonders da, wo diese etwas eingeengt sind oder wo sich mehrere Abfahrtstrecken zu einem Schlußstück vereinen, alles zusammengedrängt in derselben Richtung fahren muß, bestehen doch deutliche Ähnlichkeiten mit dem Straßenverkehr, die sich mit mengenmäßiger Zunahme im Schilauflauf noch erhöhen können. An manchen Strecken, Einmündungen von Pisten u. ä. sind sogar schon „Vorfahrtsschilder“ und andere „Verkehrszeichen“ angebracht und für die Zukunft weiter zu erwarten. So völlig abwegig ist daher die Suche nach Stützen der aufzustellenden Schiregeln in den Straßenverkehrsregeln also doch nicht, wie es die Gegner dieser Hilfe annehmen. Selbstverständlich ist bei den unbestreitbaren Unterschieden erhebliche Vorsicht geboten.

Wenn z. B. das AG Freiburg⁸⁾, in den allein veröffentlichten Leitsätzen als Ziff. 3 bestimmt, daß es auch auf Schiabfahrtstrecken üblich sei, rechts auszuweichen und der Abfahrende sich nicht darauf einzustellen brauche, daß der Aufwärtsgehende nach Erkennen der Gefahr nach links trete, dann mag dieser Satz für die Entscheidung des vorliegenden Falls zweckdienlich gewesen sein; als allgemeine Regel, die eine StVO-Vorschrift (§ 10 I) auf den Schilauflauf unmittelbar übertragen will, erscheint er nicht geeignet. Gerade in dem dort zu beurteilenden Fall, wie er sich nach den Leitsätzen darstellt — wohl der Begegnung eines Aufwärtsgehenden

³⁾ OLG Karlsruhe vom 25. 3. 1959 VersR 59, 862 = NJW 59, 1589

⁴⁾ vgl. BGH vom 19. 10. 1959 VersR 60, 22

⁵⁾ vom 17. 4. 1962 VersR 62, 791 = NJW 62, 1110, besprochen in VersR 63, 116 und 509

⁶⁾ so S c h o l t e n, Haftung bei Schiunfällen NJW 60, 558

⁷⁾ Mitteilungen des Deutschen Alpenvereins 1960, 191

⁸⁾ AG Freiburg vom 23. 1. 1963 MDR 63, 500

mit einem abfahrenden Schiläufer —, wäre auch an die StVO-Bestimmung § 37 Abs. 1 S. 3 zu denken, wenn man sich schon enger an diese Regeln anlehnen will. Die Begegnung eines langsamen Aufsteigers mit einem schnellen Abfahrer in einer Durchfahrt ähnelt doch sehr der Begegnung Fußgänger — Kraftfahrer auf der Straße. Wenn die StVO dem Fußgänger vorschreibt, da links zu gehen, dann ist kein Grund zu sehen, diese wohlherwogene und zweckdienliche Regel im ähnlichen Fall nicht auch anzuwenden. Tatsächlich kommt es aber doch auf die jeweiligen Umstände des Einzelfalls an; wenn der Aufsteiger besser nach links die Abfahrtstrecke verlassen kann, soll er links gehen, wenn es rechts eher möglich ist, dort. Daß er auf engerem Weg diesen schleunigst frei zu machen hat, wenn jemand von oben angeschossen kommt, ist als sportliche Regel zutreffend festgestellt; wie er das bewerkstelligt, ist je nach Geländebeschaffenheit seine Sache. Leider ist in der genannten Veröffentlichung nicht klar ausgedrückt (wie auch in anderen Entscheidungen), ob sich der Unfall auf freier Strecke oder in enger Durchfahrt zutrug, was für die Entscheidung sehr wichtig ist (siehe unten); letzteres ist zu vermuten. Dem Leitsatz 1 aaO (völliges Vorrecht des Abfahrenden) begegnen daher in dieser Allgemeinheit Bedenken, er kann nur da gelten, wo sein Ausweichen gefährlich oder nicht möglich ist. Im übrigen dürfte der Richter wohl zu den Juristen mit großem Verständnis für sportliche, schnelle Fahrer gehören; Widersprüche zu der Ansicht des BayObLG⁹⁾ dürften z. T. in anderen Verhältnissen, z. T. auch in zu großer Anlehnung an die StVO durch das AG Freiburg⁸⁾ und in dieser verschiedenen Grundeinstellung liegen.

Für eine entsprechende Anwendung passender Straßenverkehrsregeln sprach sich das OLG Karlsruhe³⁾ aus, zustimmend L o s s o s¹⁰⁾ und S c h n e l l¹¹⁾. Dieser Ansicht ist beizupflichten. Manche StVO-Regeln können nach sorgfältiger Prüfung, ob sie für den Schillauf passen, eine Hilfe in der Entscheidung über die Schuldfrage abgeben, wobei nie außer acht gelassen werden darf, daß die eigentlichen Schiregeln stets vorzugehen haben.

Im einzelnen kann gesagt werden, daß die als „Gumvorschritt“ oft kritisierte allgemeine Regel des § 1 StVO auf den Schisport ebenso paßt wie auf den Straßenverkehr, auf der anderen Seite gegenüber § 823 BGB auch nicht viel mehr bietet. §§ 2, 3 kommen zum Glück (noch) nicht in Frage, für die Zukunft wäre Polizeiaufsicht über den Schillauf bedauerlich. § 3 a gilt für den Schiläufer so gut wie für jeden Fußgänger usw., wenn er an eine Bahn kommt. Polizeivorschriften entsprechend § 4, etwa zur reinlichen Scheidung von Schi- und Spaziergängerverkehr sind denkbar und z. T. auch schon ergangen (unten Ziff. 2.). § 5 könnte für schisportliche Großveranstaltungen (Rennen, starke Ansammlung vor Bergbahnen u. a.) in Betracht kommen; Maßnahmen nach § 6 (Zwangsunterricht) erschienen manchmal zweckmäßig, wenn man hilflose auf schnelle Pisten verirrte Anfänger betrachtet, sind aber praktisch nicht möglich. Zu § 7 I siehe unten III. (Fangriemen). § 8 läßt den Hauptunterschied zwischen Straßen- und Schiverkehr im freien Gelände deutlich werden; seine Bestimmungen scheiden für den Schisport völlig aus. § 9 I paßt von allen StVO-Bestimmungen noch am besten; dessen Abs. III könnte bei Bergbahnhaltstellen entsprechend Anwendung finden. Gegen Anwendung von § 10 I [siehe oben zum Urteil AG Freiburg⁸⁾] bestehen erhebliche Bedenken. Im freien Gelände weicht man dahin aus, wo am meisten Platz ist. Zu § 11 könnte man daran denken, daß man durch klar erkennbare Fahrweise zeigen sollte, wohin man fahren will. Ein rechtzeitiger Zuruf nach § 12 I könnte unter Umständen Erfolg haben, eine Pflicht dazu ist mit AG Freiburg⁸⁾ abzulehnen. § 13 I (Vorfahrt) ist unanwendbar,

man könnte als Höflichkeitsschiregel eher daran denken, daß der Langsamere dem Schnelleren die Vorfahrt läßt, gleichgültig, woher er kommt. Aus den Grundgedanken der §§ 15, 16 könnte man entnehmen, daß ein vermeidbarer Aufenthalt auf schmalen Pisten ein Verschulden begründen kann. § 17 I könnte entsprechend für das Einfahren von außerhalb in eine schnelle Piste angewandt werden, das nur bei sorgfältiger Umschau nach oben geschehen sollte. Sicher gilt die Bestimmung dann, wenn ein Schifahrer aus dem Gelände auf eine öffentliche Straße fahren will. Die Fußgängervorschriften § 37 I, II, III können für Spaziergänger, ebengehende oder aufsteigende Schiläufer, die eine Abfahrtstrecke begehen, entsprechende Anwendung finden. Wenn die Piste einen begangenen öffentlichen Weg kreuzt, kann man aus § 37 a entsprechend eine besondere Vorsichtspflicht der Schiläufer gegenüber dort gehenden Leuten entnehmen. Die einzige Schivorschrift der StVO, § 44 begründet mit Sicherheit zumindest ein erhebliches Mitverschulden des Schiläufers, der bei ihrer Übertretung zu Schaden kommt. Auch außerhalb geschlossener Ortschaften sollte er als „geländegängig“ möglichst gebahnte Kraftverkehrsstraßen meiden; er muß dann, wenn er sich doch auf ihnen bewegt, sich streng an die Straßenverkehrsregeln (hier als Fußgänger) halten. Bei den übrigen hier nicht genannten StVO-Bestimmungen ist keine Möglichkeit ersichtlich, daß ihr Grundgedanke und Zweck irgendwie mit dem Schillauf in Verbindung gebracht werden kann. Abschließend kann man aber wohl sagen, daß derjenige, der einen Schiunfall zu beurteilen hat, mindestens prüfen sollte, ob ein Gedanke der StVO entsprechend verwendbar sein könnte, nachdem immerhin manches unterstützend zu den Schiregeln brauchbar erscheint.

Größte Vorsicht ist geboten, wenn man sich auf verkehrsrechtliche Entscheidungen stützen will, denn diese haben allein die Verhältnisse des Straßenverkehrs im Auge; ihre Gedanken dürften nur in seltenen Fällen für Schiunfälle verwertbar sein. Ein solcher ist jedoch der dort entwickelte *Vertrauensgrundsatz*, der *mutatis mutandis*, nach Lösung von den besonderen Begebenheiten der Straße und Übertragung in die des Schilaufs sehr wohl in Richtung auf Einhaltung der Sportregeln [vgl. unten II. 3. e)] Anwendung finden kann. Z. B. kann der langsamere im Bogen auf freiem Gelände [unten II. 3. d)] Abfahrende, dem während der Fahrt eine Beobachtung nach hinten⁹⁾ nicht möglich ist, darauf vertrauen, daß der schnellere von hinten Kommende ihn auch in seiner Bewegung beobachte und beurteile, insbesondere einkalkuliere, daß er aus der Schrägfahrt zum Rand der ausgefahrenen Piste dort abschwinde und wieder gegen die Mitte der Piste fahre. Ebenso kann er darauf vertrauen, daß der Schnellere dementsprechend seine schitechnische Ausweichmöglichkeiten zweckmäßig gebrauche, notfalls aus der Piste in den Tiefschnee fahre oder anhalte. Der Schnellere darf sich darauf verlassen, daß ein am Rand oder in der Piste Stehender nicht unversehens in seine Fahrtrichtung hinein anfährt, ohne sich zuvor nach oben zu vergewissern, ob von dort niemand angeschossen komme. In der engen Durchfahrt [unten II. 3. c)] kann der im Strom der Abfahrer Hineinfahrende darauf vertrauen, daß sie frei gehalten werde. Auf der Übungswiese kann sich jeder darauf verlassen, daß keiner mit unangemessenem Schuß in die Menge der Richtungsänderungen versuchenden Hangbenutzer hineinfahre. Von jedem schnell Fahrenden kann grundsätzlich erwartet werden, daß er die seinem Tempo entsprechende Ausweich- und Anhaltetechnik beherrsche und auch entsprechend rasch zu reagieren imstande sei. Auch weitere Anwen-

⁹⁾ BayObLG vom 15. 5. 1957 VRS 13, 353, vgl. auch II. 5. dieser Abhandlung

¹⁰⁾ NJW 61, 490

¹¹⁾ NJW 61, 99

dungsmöglichkeiten des Vertrauensgrundsatzes sind denkbar.

2. *Polizeivorschriften* für den Schilaufl sind wegen des oft rücksichtslosen Verhaltens mancher Läufer und des unsinnigen Benehmens der Fußgänger leider schon notwendig geworden im Bestreben, die Zahl der vermeidbaren Unfälle einzudämmen. Sie sind landesrechtlich in Bayern, auch in der Schweiz und in Österreich erlassen worden. Scholten⁹⁾ und Lossos¹⁰⁾ sowie Schnell¹¹⁾ haben sie besprochen. Grundlage in Bayern ist Art. 29 des Gesetzes über Landesstraf- und Verwaltungsrecht auf dem Gebiet der öffentlichen Sicherheit vom 17. 11. 1959 (LStVG); die Vorschriften wenden sich gegen rücksichtsloses Verhalten auf einer Hauptabfahrtstrecke, gegen deren Benutzung ohne Schi und gegen Tiere dort. Die bisher bekanntgewordenen Vorschriften dürften für die Entscheidungen über Schiunfälle nicht allzuviel hergeben, denn sie besagen nichts darüber, was eigentlich „rücksichtslos“ ist, und zivil- wie strafrechtlich ist der andere Begriff „Fahrlässigkeit“ maßgebend. Sie betreffen auch nur einen kleinen Teil der denkbaren Unfälle und kaum den häufigsten: den Zusammenprall zweier Fahrer. Immerhin ist ein Anhalt für das alleinige oder Mitverschulden eines ungeschickt auf einer Abfahrtstrecke sich bewegendem Fußgängers gegeben, sowie für eine Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB.

3. Für die Beurteilung der Schuldfrage in straf- oder zivilrechtlicher Richtung können demnach die unter Ziff. 1) und 2) genannten Bestimmungen zumeist nur eine geringe Hilfe bieten und müssen jedenfalls gegenüber den *Eigenregeln des Schilaufls* völlig zurücktreten, auch wenn diese noch so gut wie nicht kodifiziert sind.

a) Wenn der damit befaßte Jurist selbst auf diesem Gebiet keine ausreichende Kenntnis zu besitzen glaubt, muß er sie sich anderweit beschaffen. Er kann einen Sachverständigen zu Rate ziehen, muß aber dabei beachten, daß dessen Meinung von Temperament, Lebensalter und seiner Zugehörigkeit zu schnellen Rennläufern oder ruhigeren Tourenfahrern beeinflußt sein kann. Er kann sich als Zuschauer an (nicht in!) die Schiplätze und Pisten stellen und dem Treiben zusehen. Wesentlich dürfte es die Sachkunde fördern, einem Slalomlauf (rasche Fahrt durch gegeneinander versetzte Tore) in Natur oder auf der Leinwand zuzusehen. Man sieht da, wie es einem guten Schiläufer mit überraschender Leichtigkeit möglich ist, auch bei hoher Geschwindigkeit die schärfsten, unwahrscheinlich anmutenden Richtungsänderungen auszuführen. Man kann zwar nicht von jedem Schiläufer eine so vollendete Beherrschung der Hölzer verlangen wie von solchen Spitzenkönnern und eine etwas geringere Fertigkeit nicht als schuldhaft betrachten. Eine dem Tempo entsprechende Fahrtechnik muß jedoch verlangt werden. Zum Vergleich ist das Betrachten einer Übungswiese dienlich, wo Könner und Patzer aller Preislagen und ihr Verhalten zueinander beobachtet werden können. Dort ist zu sehen, wie sich in aller Regel Können und Tempo die Waage halten, wie auch immer wieder der berühmte „Bolzer“ auftaucht, der mit sichtlich mäßiger Kunst und rücksichtslosem „Schneid“ zwischen den anderen durchschießt, der erwartet, daß ihm alles aus dem Wege eilt und oft nur mit einigem Glück an einem Unfall vorbeibraust. Der Verfasser konnte einmal vor einer Hütte einen prominenten Vertreter dieser Gattung „bewundern“, der beim Hineinknallen etliche Stühle und Tische mit Gästen und Geschirr umriß und wie durch ein Wunder keine Verletzungen verursachte, von Beeinträchtigung seines körperlichen Wohlbefindens beim unsanften Aufheben, des seelischen durch Kundgebungen der Mißachtung i. S. der §§ 185 mit 193 StGB vielleicht abgesehen. Einen ähnlichen Schadenfall aus grober Rück-

sichtslosigkeit hatte das OLG München¹²⁾ zu entscheiden mit sehr sachkundiger Schilderung und Begründung, die wohl nur zur Zurückweisung der als schwache Ausreden zu wertenden Einwände des Bekl. notwendig schienen.

Am gründlichsten könnte den nicht oder nur wenig schikundigen Sachbearbeiter eines Unfalls die Teilnahme an einem Schikurs mit den Sportregeln vertraut machen; der Lehrer gibt auch in jedem Fall gute Auskunft. Allerdings dürften die Prüfstellen eine etwaige Kostenrechnung scheinlich betrachten, und nicht jeder schiffremde Referent, der sonst andere Erholung vorzieht, ist geneigt, im Urlaub studienhalber die Kosten und Strapazen des Schisports auf sich zu nehmen.

b) Die Hauptunterschiede zwischen Kraftverkehr und Schisport sind schon bei geringer Vertrautheit mit diesem klar. Dem Schifahrer fehlt in der Geradeausfahrt die gute Bremsmöglichkeit des Kraftfahrers fast völlig. Dagegen besitzt er eine unvergleichlich größere Ausweichmöglichkeit, sofern er, was zu verlangen ist, deren Technik halbwegs beherrscht und ihm der dazu erforderliche Raum zur Verfügung steht. Dieser letzte Umstand, die objektive Ausweichmöglichkeit, ist in den meisten bisher veröffentlichten Entscheidungen bei den zwangsläufig knappen Zeilen leider nicht genügend bekanntgegeben worden, obwohl er für die Beurteilung von ausschlaggebender Bedeutung ist. Früher blieb die Abfahrtstrecke völlig der Wahl und alleinigen Verantwortung des einzelnen Schiläufers überlassen. Heute haben sich Massenabfahrten entwickelt, die die Läufer veranlassen, entsprechend der ausgefahrenen, oft markierten Piste eine meist ziemlich breite Bahn einzuhalten, ein erhebliches Abweichen aus der Piste heraus mit leichten Schwierigkeiten verbinden (Tiefschnee, Harsch) und den Ausweichraum für die flüssige Fahrt mitunter einschränken können.

c) Verstärkt ist dies der Fall, wenn die Piste durch Hindernisse, besonders Bäume, *engeengt* ist, oder das Heer der Abfahrer nach der freien Fahrt im Alm- und Wiesengebiet hintereinander durch den Waldgürtel mit seinen manchmal schmalen und eckigen Schneisen schießt. Es wäre eine Überspannung der Sorgfaltpflicht, in solchen Lagen etwa den Grundsatz des Straßenverkehrs: „Anhalteweg (hier Ausweichweg) gleich Sichtweite“ auf den Schiläufer zu übertragen. Die Walddurchfahrt geht um manche sichthemmende Biegung, ist oft ziemlich „schnell“ angelegt und stark ausgefahren; der Läufer kann sie nicht verlassen, ohne gegen Bäume zu geraten. Die sog. „Textilbremse“ (Fallenlassen zwecks Haltens) wirkt auf dem glatten Grund nur wenig, so daß es im Ergebnis als unmöglich anzusehen ist, vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis sicher anzuhalten oder abzuschwingen. Vorsichtige (ältere) Fahrer sehen sich daher mitunter veranlaßt, abzuschnallen und am Rand der Durchfahrt abwärts zu stapfen, bis wieder eine ruhig-sichere Abfahrt möglich ist. 99 von 100 Fahrern lassen aber durchschießen in der meist berechtigten Annahme, daß niemand in der Durchfahrt stehe, spazierengehe oder liege; wenn diese Erwartung trügt, dann bleibt die kleinere Hoffnung, daß der Fahrer in dem engen Teil neben dem lebenden Hindernis noch hindurchkomme und wenn dieses eine ungeschickte Bewegung auf den Engpaß zu macht oder der Läufer sich fallen läßt und die Lenkungsmöglichkeit gegen eine dürftige Bremswirkung tauscht, dann prallt er eben auf das lebende Hindernis oder gegen einen ungleich härteren und standfesteren Baum. So dürfte der Fall auch in dem Urteil des AG Freiburg³⁾ gelegen haben. Es hieße das Rad der Entwicklung zurückdrehen zu wollen und es wäre ein weltfremdes und aussichtsloses Unterfangen, wenn man den Straßenverkehrsgrundsatz: „An-

¹²⁾ vom 31. 7. 1959 (3 U 596/58) VersR 60, 164

halteweg gleich Sichtweite" auch auf schmale, steile, gekrümmte und stark befahrene Walddurchfahrten übertragen wollte. Man hätte den empörten Widerspruch fast aller Schisportler gegen sich, denn es ist nicht als Verstoß gegen die Grundsätze der Rücksicht und Billigkeit anzusehen, wenn man als eine im heutigen Schilaufer entwickelte Gewohnheitsregel feststellt, daß bei solchen Massen-Walddurchfahrten und ähnlichen Engpässen der Abfahrende das unbedingte Vorrrecht vor allem anderen hat. Wer trotzdem dort aufsteigt oder spazieren geht, muß sich dicht am Rand halten [so richtig AG Freiburg⁸⁾], genau nach oben beobachten und schleunigst die Strecke frei machen, wenn jemand von dort angebraust kommt. Wer als Abfahrender dort stürzt, hat ebenso schleunigst die Bahn zu räumen. Wer dies unterläßt, muß mit einem überwiegenden Mitverschulden rechnen, wenn es dadurch zum Unfall kommt. Aber auch vom Abfahrer ist zu verlangen, daß er das Möglichste tut, den Aufprall noch zu verhüten oder wenigstens dessen Wucht zu mildern¹³⁾.

d) Ganz anders dagegen ist es auf *freier Strecke*. Jedermann ist auf weite Entfernung deutlich zu sehen und in seiner Bewegung zu beobachten und einzuschätzen. Platz zum Ausweichen ist reichlich gegeben, solches auch in den etwas weniger leicht zu befahrenen, hemmenden, aber ungefährlichen Tiefschnee jederzeit zuzumuten. Es ist auch — und das muß mit allem Nachdruck gerade deshalb betont werden, weil es in den bisher veröffentlichten Entscheidungen nicht oder nur schwach zum Ausdruck kommt — jederzeit möglich, wie eine kurze Beobachtung des Schibetriebs alsbald zeigt. Man braucht keineswegs ein Spitzenköhner mit einer Sammlung von Slalompreisen zu sein, um selbst aus schneller Fahrt so abzuweichen zu können, daß der Nichtschiläufer beim ersten Augenschein erstaunt. Gerade auf einem stark besuchten Hang wirbeln und schwingen doch auch Durchschnittsläufer in blitzartigen Richtungsänderungen durch- und umeinander, so daß trotz des oft unübersehbaren Getümmels dort überraschend wenig Zusammenstöße erfolgen. Selbst die rücksichtslosen Naturen mit ungenügendem Können, die „bolzgerade“ hindurchschießen, prallen weit seltener als nach ihrem Verhalten zu vermuten ist mit anderen zusammen, weil gerade diese durch schnelles Abschwingen der drohenden Gefahr auszuweichen verstehen und lediglich hinterher scheltend aus dem seelischen Gleichgewicht geraten. Darum stellt das Verlangen, dort, wo in freierem Gelände andere Schiläufer in entsprechender Zahl zu sehen oder anzunehmen sind, nur ein dem eigenen Können entsprechendes Tempo einzuhalten, sicherlich keine überspannte Forderung. Der „weiße Rausch“, die Freude besonders junger Leute am Tempo, am „Schießen lassen“ ist verständlich und für sich allein nicht als Verschulden anzurechnen. Jeder solche Elan muß aber da seine klare Grenze finden, wo er andere Menschen erkennbar in Gefahr bringt. Von der sportlichen Seite aus ist zuzugeben, daß man nur dann zu überdurchschnittlichen Leistungen kommen kann, wenn man bei *Gelegenheit* auch etwas schneller laufen läßt, als das bisherige technische Können eigentlich gestattet, wenn man etwas „riskiert“. Man kann aber auch sicherlich verlangen, daß der ehrgeizige und riskante Läufer ein geeignetes Gelände sucht und auf die große Mehrzahl der Schifahrer mit weniger oder gar keinem sportlichen Ehrgeiz Rücksicht nimmt. Wer dies unterläßt, und statt nur der eigenen Knochen auch fremde Gesundheit und das Leben anderer Menschen gefährdet, wer überall, auch an stark besuchten Stellen ohne Rücksicht auf die vielen anderen schneller fährt, als er technisch noch beherrschen kann, handelt zumindest grob fahrlässig, ist für einen so verursachten und verschuldeten Sch-

den ersatzpflichtig und strafrechtlich verantwortlich. Übrigens kann jeder mit Schirennen Befahrer bestätigen, daß solche rücksichtslosen „Bolzer“ bei Wettläufen nie Erfolg haben. Den dankenswerten und verantwortungsbewußten Ausführungen von L o s s o s¹⁰⁾ zu diesem Unwesen ist voll beizupflichten.

Viele Wintersportplätze tragen den Bedürfnissen anspruchsvoller Fahrer dadurch Rechnung, daß sie „schwere“, „mittlere“ und „leichte“ Abfahrten bezeichnen und dadurch eine Trennung nach großem und geringerem Ehrgeiz und Können anstreben.

e) Nach obigem ergeben sich zur Vermeidung von Zusammenprallunfällen einige Grundregeln:

1. Gelände und Hindernisse vor dem abfahrenden Schiläufer sind ständig genau zu beobachten, Menschen auch in ihrer Bewegung.

2. Die Geschwindigkeit muß dem Gelände, dem eigenen Können (mit Reaktionsfähigkeit) so entsprechen, daß der Abfahrer die dem Schisport eigenen Ausweichmöglichkeiten noch beherrscht. In der Regel darf der benötigte Ausweichraum nicht größer sein als die Sichtweite. Eine Ausnahme kommt nur in stark befahrenen, engen, steilen Durchfahrten in Frage.

3. Jeder die Durchfahrt hindernde Aufenthalt an solchen Stellen ist zu vermeiden, jede Abfahrtsstrecke nur nach Umschau vorsichtig zu betreten.

4. Wo sich viele Schiläufer bewegen, muß man sich deren Geschwindigkeit anpassen.

Weitere Regeln sind erforderlichenfalls aus der allgemeinen Forderung „Rücksicht“ und der Kenntnis des Schilaufer abzuleiten; obige Auswahl ist keineswegs erschöpfend.

4. *Mitverschulden*. Die Frage und der Umfang des Mitverschuldens des Geschädigten im Zivilprozeß bietet wohl die größten Schwierigkeiten, verlangt am meisten Vertrautheit mit dem Wesen des Schilaufer, unterliegt den meisten Gefühleinflüssen nach Alter und Temperament des Referenten, und dürfte durch die bisherigen obergerichtlichen Entscheidungen am wenigsten richtungweisend geklärt sein. Beide bisher veröffentlichten OLG-Entscheidungen [Karlsruhe³⁾ und Köln⁵⁾] sprechen davon, daß eine Art Mitverschulden des Verletzten allein schon durch seine Teilnahme an dem so gefährlichen Schilaufer in Frage kommen könne; beide Begründungen können als allgemeine Richtlinien für die Weiterentwicklung des Schirechts wenig befriedigen. Das OLG Karlsruhe hat dabei immerhin im Fall eines von hinten angefahrenen Schrägfahrers die offensichtlich verfehlte Entscheidung des LG mit $\frac{2}{3}$ Selbstverschulden auf $\frac{1}{4}$ korrigiert. Das OLG Köln hat sich dahin ausgesprochen, daß jedenfalls die Kursteilnahme unter der Obhut des Schilehrers noch nicht schuldhaft sei, den vollen Schaden zugesprochen, ließ das Selbstverschulden allein durch Teilnahme am „freien“ Schilaufer dahingestellt, aber doch deutlich durchblicken. Beiden muß zu diesem Punkt — mit der Annahme, daß sich der Unfall jeweils auf einigermaßen freier, übersichtlicher und ausweichgeeigneter Strecke zutrug — entschieden widersprochen werden. Dagegen haben die übrigen Ausführungen der Urteile die beiderseitigen Pflichten und das Wesen des Schilaufer klar erkannt und in einer das Recht deutlich fördernden Weise dargestellt, so daß eine eingehendere Wiedergabe angezeigt erscheint.

a) Das OLG Karlsruhe³⁾ stellte die Leitsätze auf, daß auch der Schiläufer auf belebtem Hang seine Geschwindigkeit so einrichten müsse, daß er anhalten, in jedem Fall aber Zusammenstöße vermeiden könne, die Grundsätze für Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr § 9 I StVO entsprechend gelten und daß in der Teil-

¹³⁾ vgl. dazu unten II. 4. a) letzter Abs., Schlußbemerkung zu OLG Karlsruhe

nahme dort noch kein Handeln auf eigene Gefahr mit dem Ausschluß jeder Haftung liege, wohl aber ein die Haftung minderndes Mitverschulden nach § 254 BGB gesehen werden könne. Ein 16jähriger war im Schuß von oben mit einem älteren „Schrägfahrer“, der verletzt wurde, schräg von hinten zusammengeprallt. Zwar bestand für Aufsteiger Weisung, die Abfahrtstrecke frei zu halten, aber auch die Strecke des Schrägfahrers war vielfach befahren und nicht ungewöhnlich, auch wenn sie die allgemeine Abfahrtstrecke kreuzte. Es handelte sich bei dieser nicht um eine typische Abfahrtpiste, sondern um ein weites, allgemein begangenes Gelände. Ein Beobachten schräg rückwärts nach oben war bei der Fahrt auf der belebten Strecke nicht zu verlangen, dagegen konnte der Beklagte den schräg links vor ihm ohne Richtungsänderung fahrenden Kläger rechtzeitig sehen und bei entsprechendem Tempo ausweichen; Schätzfehler gingen zu seinen Lasten. In dem besonderen Verhalten des Klägers war kein Mitverschulden zu finden (insoweit ist auch dem Urteil und seiner sorgfältigen Untersuchung voll beizupflichten). Dagegen erblickte der Senat ein Mitverschulden in der allgemeinen Tatsache, daß der Kläger an dem Massenbetrieb auf der Schiwiase in Kenntnis der Gefahr freiwillig teilnahm. Der Beklagte habe seine Sorgfaltspflicht nicht in besonders schwerem Maß verletzt. In der Teilnahme des Kl. am starken Schibetrieb könne ein Verschulden nach § 254 BGB erblickt werden, weil er sich bewußt in eine Gefahr begeben habe, ein „Verschulden gegen sich selbst“, das billigerweise zu einer Beschränkung der Ersatzpflicht des Beklagten führen müsse, der angesichts seines beträchtlichen Verschuldens nur von 1/4 freigestellt werden konnte. Die Urteilsgründe enthalten weiter reichhaltige Hinweise auf Literatur und Rechtsprechung.

Das Urteil, wohl eines der ersten obergerichtlichen Zivilurteile zum Schiunfall, wurde vielfach juristisch und schitechnisch zustimmend und ablehnend besprochen. Scholten⁶⁾, Lossos¹⁰⁾, Schnell¹¹⁾ nahmen dazu Stellung, Kellerhals⁷⁾,¹⁴⁾ von der schitechnischen Seite aus. Wegen des Streits um die StVO-Anwendung siehe oben II. 1. Gegen die wohl wichtigeren Urteilsausführungen zu § 254 BGB ist in den genannten Besprechungen außer in den Aufsätzen von Schnell¹¹⁾ und Böhm¹⁵⁾ von juristischer Seite nicht sehr viel eingewendet worden. Insbesondere in der Entscheidung der Vorinstanz mögen unausgesprochen ein gewisses Wohlwollen für den minderjährigen Schädiger mit geringem Einkommen und Vermögen gegenüber dem älteren und wohl in besseren Verhältnissen lebenden Geschädigten oder andere Billigkeitsgründe mitgesprochen haben. Einem allgemeinen Leitsatz, daß jedem Schiläufer schon durch seine Teilnahme ein gewisses Mitverschulden in der hier etwas gezwungen anmutenden Form des „Verschuldens gegen sich selbst“ bei völligem Fehlen der sonstigen Verschuldensgrundlagen vorgeworfen werden könne, muß jedoch widersprochen werden. Dieser Gedanke mag bei den ausgesprochenen Kampfsportarten rauherer Natur, Boxen, Freistilringen, Judo, Eishockey, Fußball, Handball, studentisches Fechten u. ä. durchaus am Platze sein. Der Schiläufer mit dem alleinigen Zweck, die Fahrtstrecke elegant, rasch und genußvoll unter Umgehung aller Hindernisse hinter sich zu bringen, ist aber doch etwas ganz anderes und hat mit dem „Kampf“ der genannten Sportarten nicht das geringste zu tun. Nahezu jeder Zusammenstoß, vielleicht solche nach oben II. 3. c) ausgenommen, muß notwendig aus einem Verstoß gegen die Regeln dieses Sports folgen, so wie es kaum einen KFZ-Zusammenstoß gibt, bei dem nicht ein schuldhaftes Verhalten mindestens eines Beteiligten anzunehmen ist. Der allgemeine Satz, daß womöglich jeder Schiläufer (gegen sich) „schuldhaft“ handle, sobald er in dem heutigen Massenbetrieb die erste Bewegung im Schnee macht, sollte nicht Schule

machen. Die Ansicht würde eine bedenkliche Konzession gegenüber den rücksichtslosen Schußfahrern bedeuten, wenn sie Allgemeingut würde und den erzieherischen Wert beeinträchtigen, den alle Entscheidungen mit enthalten sollten. Gerade dann, wenn beim Geschädigten kein Fehler festzustellen ist, wie es das OLG Karlsruhe angesichts der Sachlage mit vollem Recht aussprach, müßte man dem Schädiger das ausschließliche Verschulden anlasten bei einem Sport, dessen Zweck in erster Linie das Ausweichen voneinander ist. Wenn alle Schiläufer technisch sauber, mit einem dem Können entsprechenden Tempo fahren, die gegebenen Verhältnisse beachten und insbesondere im Augenblick der Gefahr sich nicht plötzlich aus einem überschneidigen „Spitzenfahrer“ in einen hilflos der Schwerkraft gehorchenden, kopf-, reaktions- und willenlosen Gegenstand verwandeln würden, anstatt die schon dem Durchschnittsfahrer reichlich zu Gebote stehenden Mittel des raschen Ausweichens zu benutzen oder wenigstens dem Aufstoß durch rasches Hinwerfen seine Hauptgefahr zu nehmen⁹⁾, dann wären Schi-zusammenstoßprozesse nahezu ausgeschlossen. Selbstverständlich ist in jedem Einzelfall das Verhalten sämtlicher Beteiligten an Hand aller gegebenen Umstände genau und kritisch zu überprüfen. Wenn sich dann aber gegen einen keinerlei Vorwurf eines schisportwidrigen Verhaltens erheben läßt, dann sollte man ihn auch von jedem Schuldvorwurf freistellen und ihn nicht deshalb zum schuldhaften Viertelselbstverstümmler abstempeln, nur weil er im allen offenen Gelände beim Schilauf seine Erholung sucht. So gefährlich ist — anständiges Verhalten aller vorausgesetzt — der Schisport auch heute im Massenbetrieb doch noch nicht, daß man jeden Teilnehmer mit erhobenem Mitverschuldensfinger sozusagen gerichtlich mahnen müßte, sich mit seinen Brettern abseits in den Wald zurückziehen oder sie zu verkaufen und die schönen Hänge den rücksichtslosen Bolzern zu überlassen.

Auch die Ansicht des OLG Karlsruhe, daß der junge Schädiger „seine Sorgfaltspflicht nicht in besonders schwerem Maß verletzt habe“, begegnet von der schitechnischen Seite her als allgemeingültige Regel für solche Fälle erheblichen Bedenken. Sein schnelles Tempo allein — entsprechendes Können vorausgesetzt — bietet noch keinen Anlaß zu scharfer Mißbilligung. Wenn er aber schräg von hinten sich einem offenbar auf genügende Entfernung sichtbaren Fahrer in spitzen Winkel der Fahrrichtungen näherte, dann hätte es nur einer geringen, für jeden Durchschnittsfahrer kinderleichten Richtungsänderung bedurft, um von ihm freizukommen und den Aufprall zu vermeiden; Platz dazu war genügend vorhanden. Entweder ließ er es an jeder Reaktion in kopfloser Panik fehlen, handelte noch sorgfaltswidriger als der im Strafurteil des BayObLG⁹⁾ erwähnte Fahrer, der immerhin keinen Ausweichraum hatte, und verletzte damit nach Erkennen der Gefahr seine Sorgfaltspflicht besonders schwer, oder war er noch nicht einmal in der Lage, diese kleine Änderung technisch zu bewältigen, so daß dann sein scharfes Tempo, das er als unfähiger Anfänger nicht meistern konnte, zum selben Ergebnis führen müßte. Eine schwerere Verletzung der Sorgfaltspflicht als die, einen gut und keineswegs überraschend sichtbaren Läufer bei reichlichem Ausweichraum schräg von hinten zu rammen, kann man sich eigentlich nicht vorstellen, sie müßte schon im Bereich von Vorsatz oder Absicht liegen.

b) Das OLG Karlsruhe führte das Urteil des LG München I¹⁾ an. Eine nähere Betrachtung der Gründe desselben zeigt, daß bei der Aufstellung von Leitsätzen mit allgemeinregelnder Wirkung und bei deren Benutzung Vorsicht geboten scheint. Aus den Gründen

¹⁴⁾ „Der Winter“, Hefte Oktober 1960, Dezember 1962

¹⁵⁾ MDR 60, 18

dieses Urteils ergibt sich nämlich, daß es sich um einen Schadenersatzprozeß eines Eisläufers nicht gegen einen anderen, sondern gegen den Eisplatzunternehmer handelte, und daß zunächst festgestellt wurde, daß dieser seiner Verkehrssicherungspflicht voll nachgekommen war. Es wurde dazu ausgeführt, daß die Verkehrssicherungspflicht auf dem Eislaufplatz nicht überspannt werden dürfe und noch zusätzlich bemerkt, daß jemand, der sich zum Eissport begibt, mit Stürzen und Zusammenstößen rechnen müsse, die bei dieser Sportart nicht auszuschließen sind; jeder Eissportler müsse selbst in hohem Maße Vorsicht walten lassen und andererseits die Folgen von Stürzen und Zusammenstößen in großem Umfang auf eigene Gefahr in Kauf nehmen. Diese zusätzlichen Gesichtspunkte — eine gewisse Ähnlichkeit zwischen Eis- und Schilaf mag gegeben sein — sind allein auf das Verhältnis zwischen einem beim Eislauf Gestürzten und dem, der den Eislaufplatz betreibt und dort ohnedies schon genügend Vorkehrungen zur Verkehrssicherung traf, bezogen. Hätte aber der Geschädigte von dem anderen rücksichtslosen Eisbahnbenutzer Ersatz verlangt, der ihn anfuhr und dann anscheinend erfolgreich „Unfallflucht“ beging, dann wären sicher ganz andere Gesichtspunkte für Ansprüche aus unerlaubter Handlung zum Tragen gekommen und der Gedanke eines Mitverschuldens und Handelns auf eigene Gefahr (gegenüber dem Platzunternehmer, dem ohnedies kein Vorwurf zu machen war) nicht von Bedeutung geworden. Der Leitsatz des LG München I wäre vielleicht dann verallgemeinernd verwertbar, wenn etwa der bei einem Schizusammenprall Verletzte sich allein an den Fremdenverkehrsverband oder Schiwsiesenbesitzer halten wollte, der zwar seiner Verkehrssicherungspflicht nachkam, aber auf den (un-erkannt entkommenen) Schädiger nicht genügend aufgepaßt habe (oben I. 1.). Auch im mindestens ebenso gefährlichen Kraftverkehr hat noch kein Gericht einem am eigentlichen Unfall schuldlosen Kraftfahrer ein „Verschulden gegen sich selbst“ allein deshalb auferlegt, weil er sich mit seinem Fahrzeug in das Verkehrsgewühl gewagt habe, obwohl dort ja eine besondere Betriebsgefahr nach §§ 7 ff. StVG für Halter und Fahrer mit Umkehr der Beweislast gesetzlich festgelegt ist.

c) Die Ansicht des OLG Karlsruhe steht auch in Widerspruch zu der neueren Rechtsprechung zu § 254 BGB. Der BGH¹⁶⁾ ließ z. B. das Mitverschulden eines alten, über eine ungesicherte Stützmauer gefallenen Fußgängers völlig zurücktreten, stellte am 5. 2. 1963¹⁷⁾ an das eines mit unbeleuchtetem Fahrrad die Verkehrsstraße überquerenden Fußgängers erhebliche Anforderungen, wertete am 14. 11. 1961¹⁸⁾ das Mitverschulden eines Bauunternehmers, der schuldhaft nädlich auf seiner eigenen ungenügend gesicherten Baustelle in einer Verkehrsstraße ohne auf den Verkehr zu achten herumstieg, mit $\frac{1}{3}$ gering und sprach am 18. 4. 1961¹⁹⁾ einem Kraftfahrer, der vor 1956 ohne Sturzhelm fuhr, den vollen Schaden zu. Das OLG Stuttgart lehnte am 3. 2. 1960²⁰⁾ jedes Mitverschulden eines Mannes ab, der von einem Sprungturm absprang, von dem die Sprungbretter entfernt und dafür ein Warnschild „auf eigene Gefahr“ angebracht war, ebenso das OLG München am 18. 5. 1961²¹⁾, als jemand einen erkennbar schadhaften Weg befuhr und rechnete nur $\frac{1}{4}$ des Schadens der Betriebsgefahr des PKW zu.

Selbst in den Fällen der gemeinsam heimfahrenden Zeher, bei denen sich der Gedanke eines sehr starken Mitverschuldens aufdrängen muß, so daß man zuvor an das „Handeln auf eigene Gefahr“ und einen Haftungsverzicht dachte²²⁾, weil das Einsteigen zu einem betrunkenen Fahrer wohl ein Höchstmaß an Leichtsinn bedeutet, ist die Rechtsprechung der Obergerichte recht zurückhaltend. Der BGH sprach am 22. 6. 1955²³⁾ bei einer Fahrt, bei der der Fahrer 1,8 ‰ Alkohol im Blut

hatte, dem Fahrgast den vollen Schadenersatz zu, obwohl er wußte, daß der Fahrer 4 Stunden im gleichen Kasino war, mit ihm noch 2 Glas Bier trank und er allgemein vom Alkoholkonsum wußte, weil allein aus dem Verhalten des Fahrers kein begründeter Zweifel an der Fahrfähigkeit zu erlangen war und der Fahrgast das ganze Trinken nicht beobachtet hatte; ebenso am 20. 11. 1962²⁴⁾, weil der Gast nur kurze Zeit mit dem angetrunkenen, auf einer Schwarzfahrt befindlichen Fahrer gezecht und dessen Fahruntüchtigkeit nicht sicher erkannt habe. Am 21. 11. 1961²⁵⁾ lehnte der BGH jedes Mitverschulden des Fahrgastes ab, nachdem der Fahrer zwischen 2.30 und 6.00 Uhr mit dem Mitfahrer auf der Kirmes war und dann mit 0,6 ‰ und überhöhter Geschwindigkeit bei Regen und Dunkelheit gegen einen Baum geprallt war, weil weder Alkoholgenuß noch Übermüdung zu erkennen gewesen seien. Am 24. 10. 1961²⁶⁾ nahm der BGH im Falle einer gemeinsamen Zechtour und beiderseits starker Angetrunkenheit, wobei der Fahrgast gegen den Wunsch des Fahrers auf Weiterfahrt bestand, nur $\frac{1}{3}$ Mitverschulden an. Das OLG Saarbrücken²⁷⁾ teilte in einem ähnlichen Fall bei je 1,6 ‰ Blutalkohol und einem vorausgegangenen kleineren Unfall den Schaden hälftig.

Am 24. 11. 1954²⁸⁾ lehnte der BGH für den sicher nicht ungefährlichen Pferderennsport jede Schadenminderung ab, als ein besonders aufgeregtes Pferd beim Start Schaden verursachte. Endlich wies er auch am 5. 3. 1963²⁹⁾ bei einer anstrengenden, aber an die StVO-Vorschriften gebundenen Zuverlässigkeitsfahrt zweier Ablösungsfahrer, bei der zwar keine besondere Gefahr wie bei Rennen, aber eine erhöhte KFZ-Gefahr bestand, ein „Verschulden gegen sich selbst“ ausdrücklich ab, weil keine konkreten Gesichtspunkte bestanden, daß der Fahrer den Anforderungen nicht gewachsen sei und verwarf die Meinung der Vorinstanz, der andere habe sich den Schaden „selbst eingebracht“³⁰⁾.

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich, daß die Obergerichte überwiegend in Fällen, die gegenüber dem Schilaf wesentlich gefährlicher sind, einen von dem des OLG Karlsruhe wesentlich verschiedenen Standpunkt einnehmen.

d) Die Ansicht des OLG Karlsruhe³⁾ über „Verschulden gegen sich selbst“ allein durch Teilnahme am Schisport ist danach für freies Gelände mit genügend Ausweichraum, in dem ein Zusammenstoß fast nur bei deutlich schuldhaftem Verhalten eines Schiläufers möglich erscheint, als allgemein gültige Regel für künftige Fälle abzulehnen. Dagegen kann dieser Gedanke als Richtschnur für enge, steile Durchfahrten eine gute Hilfe bieten. Dort sind leicht Zusammenstöße denkbar, bei denen kaum ein Verschulden eines Beteiligten vorliegt oder zu beweisen ist, die also hauptsächlich auf die dort bestehende allgemeine Gefahr zurückzuführen sind und somit große Schwierigkeiten in der Beurteilung bieten können. Ist die Durchfahrt Teil einer stark befahrenen Piste, demnach die Regel „Halte- bzw. Ausweichraum gleich Sichtweite“ nicht zu verlangen [vgl. oben II. 3. c)], fährt der Vorausfahrer langsamer oder

¹⁶⁾ 16. 5. 1963 VersR 63, 950

¹⁷⁾ VersR 63, 462

¹⁸⁾ VersR 62, 89

¹⁹⁾ VersR 61, 561

²⁰⁾ VersR 61, 1026

²¹⁾ VersR 61, 1049

²²⁾ abgelehnt durch Grundsatzentscheidung des BGH vom 14. 3. 1961 VersR 61, 284

²³⁾ VersR 55, 525 = VRS 9, 172

²⁴⁾ VersR 62, 165

²⁵⁾ VersR 62, 252

²⁶⁾ VersR 62, 84

²⁷⁾ vom 5. 5. 1961 VersR 61, 928

²⁸⁾ VersR 55, 116 = VRS 55, 97

²⁹⁾ VersR 63, 586, 1022 = NJW 63, 1099 mit kritischer Besprechung von Schöpe NJW 63, 1606

³⁰⁾ vgl. auch Böhmert, MDR 60, 18

stürzt er unverschuldet und kann der nächste ebenso ohne erweisliches Verschulden weder ausweichen noch halten noch das Tempo (stehend oder liegend) bis zur Unschädlichkeit des Aufstoßes abbremsen, dann ist die Lage gegeben, die das OLG Karlsruhe (zu Unrecht) für den gesamten Massensport auch in freiem Gelände annimmt, eine allgemeine Gefahr, in die jeder Teilnehmer sich bewußt begibt. Tendiert eine Sportart an bestimmten Stellen dahin, daß Unfälle ohne eigentlichen Verstoß gegen die Sportregeln eintreten, entwickeln sich die Regeln so, daß sie eine gegenseitige Gefährdung zulassen, dann nähert sich dieser Sport — ähnlich wie etwa Autorennen, Bobfahrten, Abfahrtsläufe usw. — zwar nicht dem eigentlichen Kampfsport Mann gegen Mann, aber doch einem Gefahrensport, bei dem jeder Teilnehmer eben das Risiko eingeht, durch einen anderen ungewollt und ohne dessen klares Verschulden zu Schaden zu kommen. Gerade in diesem Fall der engen, steilen, eckigen und viel befahrenen Durchfahrt, die nach einer nicht mehr abzulehnenden Gewohnheit allgemein im Schuß durchfahren wird, bei der Feststellung und gegenseitiges Abwägen von Verschulden und Verursachen die größten Schwierigkeiten bringen, kann der Gedanke des OLG Karlsruhe über Verschulden gegen sich selbst durch bewußtes Hineingehen in eine objektiv gefährliche Lage weiterhelfen. Diese Meinung erscheint auch nicht unbillig, sie fordert nicht, wie das OLG Karlsruhe, von älteren, weniger schnellen und standfesten Fahrern, ihre Ski in die Ecke zu stellen und das sonntägliche Feld den Superschnellen zu überlassen, sondern lediglich, sie über solche kurze, offensichtlich gefährliche Stellen vorsichtig, daneben oder dicht am Rande gehend hinunterzutragen, wenn sie nicht in Kauf nehmen wollen, einen erheblichen Teil ihres Unfallschadens selbst tragen zu müssen. Für die Feststellung schuldhafter Fehler beiderseits (z. B. Liegenbleiben nach Sturz, sonstiges Sperren der Durchfahrt u. ä. beim Vorausfahrer, Reaktions-, Ausweich- oder Bremsunterlassungen usw. beim nächsten) ist daneben zur weiteren billigen Schadenteilung noch genügend Raum.

e) Das Urteil des OLG Köln³¹⁾ ist schon von Siebenhaar³²⁾ kritisiert und vom Verfasser³²⁾ verteidigt worden, wobei der nebenbei aufgestellte schiefe Fußballvergleich, die Erwähnung der hier belanglosen Sicherheitsbindung und einige schisprachlichen Formulierungen zwar keine allzugroße Vertrautheit mit dem Schisport verraten, aber die absolut richtige Entscheidung selbst und die auch schitechnisch völlig zutreffend aufgestellten Regeln dieses Sports in keiner Weise beeinträchtigen. Die Straßenverkehrsregeln mögen im Kölner Fall nicht viel Stützen geboten haben; es ist zu begrüßen, daß das OLG (trotz schifernen Sitzes) sich fast ausschließlich auf die für den Schiläufer im Kurs geltenden Eigentümlichkeiten und Regeln konzentrierte. Der Streit „StVO oder nicht“ (siehe oben II. 1.) scheint im übrigen zumeist theoretischer Natur, der Praktiker wird aus den §§ 823 BGB, 230 StGB usw., dem Fahrlässigkeitsbegriff und besonders aus den Eigenheiten des Schisports meist so viel wie aus der StVO holen können, wobei diese allerdings im Unterbewußtsein immer mitspielen dürfte. Für die Zukunft ist, wie schon oben angedeutet, damit zu rechnen, daß mit weiterer Zunahme der Masse der Schiläufer die Verhältnisse auf den Hauptabfahrtstrecken, etwaige dafür aufzustellende „Verkehrsregeln“ und die Gesichtspunkte für Unfälle sich denen für die ebenso überfüllten Straßen weiter annähern könnten.

Zur Frage des allgemeinen Mitverschuldens³³⁾ hat das OLG Köln lediglich ein solches beim Unfall im wohlbehüteten Kreis eines Schikurses mit zutreffenden Gründen abgelehnt. Die Herausnahme dieses Teils des Schisports, die Bezugnahme auf das Urteil des OLG Karlsruhe und die Formulierung einiger Sätze zeigen

jedoch, daß das OLG Köln im entsprechenden Fall wahrscheinlich auch dazu neigen dürfte, außerhalb eines Schikurses ein Mitverschulden durch Teilnahme am Schisport überhaupt wie das OLG Karlsruhe anzunehmen. Es ist hierzu auf oben II. 4. a) zu verweisen mit dem Zusatz, daß es nicht ganz verständlich erschiene, warum eine bewußte Kursteilnahme zusammen mit meist besonders ungeschickten Leuten, die eher als die große Masse der Durchschnittsskiläufer einen Unfall verursachen könnten, weniger Gefahr und Mitverschulden enthalten sollte als ein freier Schiläufer.

f) Ein geradezu typischer Aufprallunfall auf der bekannten Parsennabfahrt ist zur Zeit bei den Stuttgarter Gerichten anhängig. Eine Gruppe Schiläufer durchschnittlichen Könnens von 7—8 Leuten fuhr die Strecke Weißfluh — Kreuzweghütte bei Davos, um dort nach rechts gegen Klosters abzubiegen; die Hauptstrecke geht halblinks nach Serneus. Die Abfahrt führt über ein völlig offenes, weithin zu übersehendes Almgelände, ist etwa 30—50 m breit oder stellenweise mehr, glattgefahren, daneben in unbefahrenem Schnee weithin zugänglich, hat an steileren Stellen die typischen, vom zahlreichen Abschwingen stammenden kleinen Schneerhebungen („Mugel“), ist in der Mitte durch Stangen markiert und gilt als verhältnismäßig leichte „Familienabfahrt“. Die Gruppe nützte wie nahezu alle Benutzer dieser Abfahrt die Breite der Piste aus, um hintereinander die festgefahrte Strecke schräg fahrend und jeweils an ihrem Rand zurückschwingend in einem für mittelgute Tourenläufer angepaßten Tempo genußvoll abzufahren. Ein junger Mann mit Rennläuferehregeiz schoß gegen 14.00 Uhr der Falllinie folgend geradlinig herunter, mit beachtlicher Standfestigkeit über die zahlreichen, durch die Schwünge von Tausenden anderer Fahrer an einem steileren Stück entstandenen „Mugel“ hinüber, wurde an einer Erhebung in die Luft geworfen, erblickte bei der Landung erstmalig bewußt eine nicht so schnelle Schrägfahrerin nahe vor sich und prallte ohne weitere Richtungsänderung voll auf sie auf mit der Folge, daß die Läuferin einen schweren Unterschenkelbruch erlitt. Alle Augenzeugen, die ihn kommen sahen, bezeichneten sein Verhalten mit entsprechend empörten Superlativen; die Schweizer Polizei, von dem ebenso sachkundigen Rettungsdienst benachrichtigt, führte die ersten Ermittlungen und gab ihre Meldung an die deutschen Behörden ab. Das Strafurteil des LG Stuttgart (3 Ns 1262/62) ist rechtskräftig.

Daß der junge Mann die Verletzte in dem weithin übersehbaren Feld erst kurz vorher beachtete, ist physisch wie psychisch erklärbar. Blick und Augenmerk müssen bei solchen Spitzengeschwindigkeiten zwangsläufig weit voraus gerichtet, und damit das Blickfeld für die Nähe erheblich verengt sein, was medizinisch auch bei überschnellen Kraftfahrern bestätigt wird. Wenn der junge Mann seinen Ehrgeiz auf einer für Rennläufer zu leichten, ausgesprochenen Tourenstrecke austobte, wenn er dafür die Nachmittagszeit wählte, in der sie von nicht so schnellen Fahrern stark benutzt wird, ein steileres, mit Muggeln durchsetztes Zwischenstück entgegen allgemeinem Brauch nicht hinunterschwang, sondern über sie springend gerade hinunterschoß und so auf Ausweichmöglichkeit weitgehend verzichtete, obwohl er eine größere Anzahl Fahrer allgemein auf der Strecke sah, und dabei die näher vor ihm befindlichen Läufer nicht mehr beachtete, dann hat er eindeutig grob rücksichtslos und nicht nur fahrlässig gehandelt; sein Verhalten ist von bedingtem Vorsatz nicht mehr weit entfernt. Daneben ist anzunehmen, daß er die Grenzen seines Könnens erheblich überschätzte und weit über sie hinausging;

³¹⁾ VersR 63, 116

³²⁾ VersR 63, 509

³³⁾ OLG Karlsruhe 1), 2), oben II. 4. a)

denn ein wirklicher Spitzenläufer kann auch da noch auf dem folgenden kurzen glatten Stück entsprechend reagieren, während dieser „Rennläufer“ sich hilflos verhielt. Sein Vorbringen, er habe bei seinem tatsächlichen Spitzenfahren vorbehaltenen Tempo „mit den Stöcken bremsen“ wollen, muß komisch wirken. Andererseits ist an ein „Mitverschulden“ der Verletzten, die dem Strom nahezu aller Fahrer abschwingend folgte und dabei unmöglich nach hinten beobachten konnte, entfernt nicht zu denken.

Im Strafurteil kommen neben anderen zutreffenden Erwägungen m. E. obige mehr schichttechnischen Gesichtspunkte nicht ausreichend zur Geltung. Das LG stellte auf die Anhaltmöglichkeit ab, die hier nicht in Frage kam, anstatt der reichlich gegebenen Ausweichmöglichkeit Vorrang zu geben, verkannte den Begriff „Piste“, die eine erhebliche Breite haben kann, unterschätzte die als „langsam“ bezeichnete Geschwindigkeit der abschwingenden Fahrer und unterstellte beim Angeklagten entsprechende Fahrfähigkeiten, während jedenfalls die bei dem besonders schnellen Tempo notwendige Reaktionsfähigkeit doch recht zweifelhaft erscheint. Vermutlich hatte der Angeklagte wie der Beklagte vor dem OLG Karlsruhe und überhaupt alle schnellen Fahrer sich erfolgreich um guten Eindruck bemüht. Auf die sehr sachkundigen Darlegungen von Lossos¹⁰⁾ kann nochmals verwiesen werden.

g) In letzter Zeit hat das OLG Karlsruhe³⁴⁾ erneut einen Schiunfall entschieden; das Ergebnis, Klagabweisung mangels Beweises eines Verschuldens, kann wenig befriedigen. Wenn ungenügend Unfallzeugen vorhanden, die bei Verkehrsunfällen helfenden Spuren nicht festzustellen sind und die Angaben der geschädigten Klägerin nach ihrer Gehirnerschütterung keinen großen Beweiswert gehabt haben dürften, bleibt zwar einiger Raum für die möglichen Einzelheiten des Unfallverlaufs offen. Man hätte aber immerhin nach den Verletzungen der Klägerin (Gehirnerschütterung, Jochbein- und Kieferbruch) feststellen können, daß der Aufprall wuchtig und demnach die Geschwindigkeit des Beklagten, der typischerweise wohl zufolge Einstellens auf den Aufprall unverletzt blieb, gegenüber der kurz nach dem Abschwingen zum Halt und Weiterfahrt verunglückten Klägerin scharf gewesen sein muß. Der als Unfallplatz festgestellte freie Hang wird im Urteil nicht genügend gewürdigt, denn die Klägerin konnte, wenn sie dort Bogen fuhr, nicht „entschwinden

und plötzlich wieder auftauchen“, sondern war wohl dauernd zu sehen. Der Ansicht, daß der Bekl. „seine Aufmerksamkeit auf den Bereich der vor ihm liegenden Strecke beschränken dürfe“, kann nicht gefolgt werden, sie bedeutet eine bedenkliche Konzession an die wilden „Bolzer“, die stieren Blicks nur ihre Schußbahn im Auge haben und sich um die nicht ganz nahe derselben befindlichen, abfahrenden und sie voraussichtlich schneidenden Sportkameraden nicht kümmern. Daß keine gesetzliche Schuldvermutung entsprechend § 7 StVG gegeben ist, wird im Urteil zutreffend festgestellt, wie es auch von der StVO-Freundlichkeit des früheren Urteils³⁾ etwas abzurücken scheint. Jedoch sollte der angegebene Sachverhalt genügend Anhaltspunkte für einen prima facie-Beweis in Richtung auf ein Verschulden des Beklagten bieten. Im Gegensatz zum Urteil ist zu sagen, daß der Unfallverlauf (Schußfahrer gegen Bogenschlängler) völlig typisch erscheint, und daß der Beklagte die sich bewegenden Hangbenutzer in ihrer schlängelnden Bewegung berechnen mußte und die sich von seiner Spur zunächst Entfernenden auf dem übersichtlichen Hang nicht einfach als „entschwindend“ abschreiben durfte.

Das Urteil stellt ebenfalls nicht gerade sachgemäß die „Anhaltmöglichkeit“ des Straßenverkehrs in den Vordergrund, anstatt die dem Schiläufer besonders eigentümliche gute Ausweichmöglichkeit durch Abschwingen zu betonen. Daß der Beklagte „nicht nachweisbar hätte erkennen können“, daß die vor ihm abgefahrene Klägerin in Bogen fuhr, erscheint schwer verständlich.

Zuzugeben ist, daß wohl für ein Mitverschulden der Klägerin, die zum Anhalten abschwang und wieder im Bogen anfuhr, ohne sich zuvor umzusehen, ebenfalls Grundlagen gegeben gewesen wären. Im Ergebnis hätte eine Schadenteilung nach §§ 823, 254 BGB [ähnlich wie im Urteil³⁾] entsprechend den hier dargestellten schichttechnischen Grundsätzen wesentlich mehr der Billigkeit entsprochen als die völlige Klagabweisung; da in Zukunft wohl sich mancher rücksichtslose Fahrer auf dieses Urteil berufen dürfte, muß ihm hier nachdrücklich widersprochen werden. Sollte die Beweislast das „Verschulden gegen sich selbst“ des Urteils vom 25. 3. 1959³⁾, das wenig Anklang fand, stützen?

(wird fortgesetzt)

³⁴⁾ OLG Karlsruhe vom 16. 10. 1963 NJW 64, 55

Zum Frachtvertrag nach der CMR

Von RA Rudolf Z ü c h n e r, Köln

Seit dem 5. 2. 1962 unterliegen alle Beförderungen, die im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr gegen Entgelt ausgeführt werden, den Bestimmungen der „Convention relative au Contrat de transport international de marchandises par Route“, abgekürzt: CMR. Dabei ist zunächst festzustellen, daß die CMR anders als das deutsche Recht nicht zwischen gewerblichem Güterfernverkehr (§ 3 GüKG) und gewerblichem Güternahverkehr (§ 2 GüKG) unterscheidet, sondern alle gewerblichen Straßengüterbeförderungen unterschiedslos erfaßt. Ferner ist es bezüglich derartiger grenzüberschreitender Beförderungen, die vom Gebiet der Bundesrepublik oder West-Berlin nach dem Ausland oder in umgekehrter Richtung ausgeführt werden, belanglos, ob der Bestimmungsort oder der Versandort im Gebiet eines Staates liegt, der Vertragsstaat der CMR ist oder nicht, da dieses Übereinkommen nach dessen Art. 1 Abs. 1 „für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen (Fahrzeuge gemäß Art. 1 Absatz 2 CMR = Kraftfahrzeuge aller Art) gilt, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort, wie sie im Vertrag (Beförderungs-

vertrag d. Verf.) angegeben sind, in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist“. Die Bundesrepublik aber ist Vertragsstaat der CMR. Gemäß Art. 2 des Ratifikationsgesetzes zur CMR v. 16. 8. 1961 (BGBl II S. 1119) gilt ferner dieses Gesetz auch im Lande Berlin.

Im Zusammenhang mit der CMR ergeben sich nun verschiedene Probleme, die auch für den Verkehrshaftungsversicherer von Bedeutung sind; denn die deutschen Verkehrshaftungsversicherer, welche die KVO-Haftpflichtversicherung (§ 27 GüKG) betreiben, gewähren ihren Versicherungsnehmern (VN) bei der Ausführung von der CMR unterliegenden grenzüberschreitenden Beförderungen Versicherungsschutz auch im Haftungsumfange der CMR. Von besonderer Wichtigkeit gerade für den Verkehrshaftungsversicherer erscheinen drei Fragen:

1. Wann gilt der Frachtvertrag nach der CMR als abgeschlossen?
2. Welche Haftungsbegrenzung ergibt sich aus Art. 17 Abs. 2 CMR?
3. Was gilt als angemessene Lieferfrist im Sinne des Art. 19 CMR?

344

BEILAGE
AUSLAND
(Nr. 2/64)

VERSICHERUNGS RECHT

JURISTISCHE RUNDSCHAU FÜR DIE INDIVIDUALVERSICHERUNG
VERLAG VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT E.V., KARLSRUHE

15. Jahrgang

1. April 1964

Heft 13 (A)

(Die Buchstabenmarkierungen hinter den Az. haben folg. Bedeutungen: [Hw] = Abdruck des Leitsatzes mit Hinweis auf Veröff. in anderen Fachzeitschriften; [L] = von dem Urteil wird nur der Leitsatz veröffentlicht; [n. F.] = neue Fundstelle eines bereits vorher in VersR veröff. Urteils)

INHALT

<i>Aufsätze</i>	VersR 64, 349
Klenewefers, Dr. Herbert, Die Aufklärungspflicht des Arztes und die Rechtsfolgen ihrer Verletzung	VersR 64, 349
Millauer, Dr. Horst, Vorvertragliche Anzeigepflicht beim Gruppenversicherungsvertrag . .	VersR 64, 355
Pfennigstorf, Dr. Werner, Bereicherung durch Kaskoversicherung?	VersR 64, 360
X Kettnaker, Hans, Der Schiunfall (<i>Schluß</i>)	VersR 64, 363
Oswald, Dr. Fällt der Anspruch auf eine Insassen-Unfallversicherung in den Nach- laß des Verunglückten?	VersR 64, 365
Theuerkauf, Horst, Doppelgleisigkeit der Kausalitäts- und Verschuldensprüfung? . . .	VersR 64, 367
<i>Kleinere Beiträge</i>	VersR 64, 369
<i>Literaturhinweise</i>	VersR 64, 371
<i>Buchbesprechungen</i>	VersR 64, 372

Teil 2

Wie schon erwähnt, braucht der VN das Fahrzeug nicht ausbessern zu lassen, sondern kann sich die (durch Schätzung zu ermittelnden) Reparaturkosten auszahlen lassen und nach Belieben anderweitig verwenden. Wird nun das immer noch nicht ausgebesserte Fahrzeug später, aber noch im ersten Jahr nach Zulassung zerstört, so entsteht der Anspruch auf die Höchstentschädigung in Höhe des Listenpreises und damit die Frage, ob etwa die früher gewährte Entschädigung für den Teilschaden anzurechnen oder zurückzuzahlen ist. Bei der von B ö h m e geforderten Gesamtbetrachtung wäre diese Frage zu bejahen. Die Schwierigkeiten, die sich dann weiter ergeben würden, wenn etwa der VN im Sinne des § 818 Abs. 3 BGB nicht mehr bereichert ist, brauchen nur angedeutet zu werden.

Es ist auch an den Fall zu denken, daß der VN, nachdem er sich die Entschädigung hat auszahlen lassen, das beschädigte Fahrzeug veräußert, daß der Erwerber in die Versicherung eintritt und daß sich nun der Totalverlust ereignet. Hier würden sich einer Gesamtbetrachtung der beiden aufeinanderfolgenden Versicherungsfälle vollends unlösbare Schwierigkeiten entgegenstellen.

Auch bei gleichzeitiger Abrechnung müssen also die beiden Versicherungsfälle getrennt betrachtet werden, und dabei ist, wie sich in den vorangegangenen Erörterungen gezeigt hat, jeweils der Vorschrift des § 55 VVG genügt: beim ersten Versicherungsfall durch Ersatz der tatsächlichen Wertminderung (= notwendige Reparaturkosten) und beim zweiten Versicherungsfall

durch Ersatz des (verminderten) Zeitwertes und der darüber hinaus notwendigen Aufwendungen zur Beschaffung eines neuen Fahrzeuges.

III.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, daß eine unerwünschte Über-Kompensation auch dann eintreten kann, wenn der Versicherer für den ersten Schadenfall nicht haftet (z. B. im Rahmen einer Teilkaskoversicherung), der VN aber einen Ersatzanspruch gegen einen Dritten erwirbt. Auch hier übersteigt, wenn das Fahrzeug vor der Reparatur durch ein versichertes Ereignis zerstört wird, die Summe der beiden Ersatzansprüche (gegen den Dritten und gegen den Versicherer) die Summe des dem VN entstandenen Schadens. Trotzdem tritt bei keiner der beiden Leistungen eine Minderung ein. Daß bei den hier besprochenen Fällen statt des Dritten der Versicherer auch für den ersten Schaden haftet, kann allein eine andere Beurteilung nicht rechtfertigen.

IV.

Als Ergebnis ist festzustellen, daß in den hier untersuchten Fällen der VN Anspruch sowohl auf die Reparaturkosten als auch auf die volle Entschädigung für den Totalschaden hat, und daß der Versicherer weder die eine noch die andere Leistung wegen dieses Zusammentreffens kürzen kann, auch wenn beide zusammen den Neuwert übersteigen. Unerwünschte Überzahlungen lassen sich nur durch eine Änderung der AKB vermeiden.

Der Schiunfall

— Übersicht und Kritik der bisherigen Rechtsprechung —

Von AG-Rat Hans K e t t n a k e r, Stuttgart

(Schluß zu VersR 64, 212)



64 553

5. *Stratrecht.* Einen erheblich straßenverkehrsähnlichen Fall der engen, steilen, öffentlichen Durchfahrt behandelte das BayObLG⁹⁾, als es die Revision eines wegen fahrlässiger Körperverletzung bestraften schnellen Schiläufers verwarf. Die Entscheidung ist nicht ohne Grund in der Verkehrsrechtsammlung veröffentlicht und bringt eine erfreulich genaue und anschauliche Schilderung der örtlichen Verhältnisse. Zwischen Hochalm und Kreuzeck im alpinen Zugspitzgebiet führte ein etwa 2 m breiter, beiderseits von hohen Schneewällen begleiteter (danach wohl ausgeschauelter) glattgefahrener Weg mit stärkeren Gefällstrecken zu einer Gastwirtschaft in Windungen den steilen Hang entlang; eine Warnungstafel vor Fußgängern war vorhanden. Der Angeklagte „ließ laufen“ in der Annahme, genügend Abstand von zwei vorausfahrenden Schiläuferinnen zu haben; diese hatten aber vorsichtshalber abgeschnallt und die Schi ein Steilstück hinuntergetragen; die eine schnallte rechts wieder an, die zweite wollte gerade links an ihr vorbei anfahren, als der Angeklagte von hinten angeschossen kam, die Stöcke losließ, nur noch seine Schi spreizte, um sie nicht damit zu treffen, und die Läuferin anfuhr, wobei sie erhebliche Verletzungen erlitt; er hatte offenbar in der schwierigen Lage den Kopf verloren. Das ObLG wandte auf den „öffentlichen Weg“ und angesichts des bei rascher Fahrt einem Verkehrsmittel gleichkommenen Sportgeräts unmittelbar die Bestimmung § 1 StVO und auch jene des § 9 I zur Begründung der Fahrlässigkeit an; Erleichterungen von diesen verkehrsrechtlichen Grundsätzen könnten sich nur ergeben, wenn der Schiläufer bei Hindernissen ohne Schwierigkeiten in anstoßendes freies Gelände überwechseln könne. Das Gericht warf dem Angeklagten vor, er hätte Fahrweise und Geschwindigkeit darauf abstellen müssen, daß auf der nicht übersehbaren Gefällstrecke sich andere Wegbenutzer befinden könnten, daß er nicht aus dem Weg über die steilen Schneeseitenwälle weg hinausfahren

konnte und daß der schmale Weg auch ein Abschwingen zum Stand nicht zuließ. Weiter bestätigte es den Vorwurf, daß er weder die sinnlos fallen gelassenen Stöcke zum Bremsen benutzte noch sich seitwärts oder rückwärts fallen ließ.

Das ObLG hat damit entschieden gegen die „Bolzer“ Stellung genommen, deren Unsitte, auf solchen Strecken im Vertrauen auf eigene Standfestigkeit und fluchtartiges Weghuschen anderer durchzuschließen, scharf verurteilt und volle Rücksicht auf die zahlreichen weniger „forschen“ Mitmenschen auf einem öffentlichen Weg verlangt, zumal dort, wo notgedrungen schnelle und langsame Fahrer, Aufsteiger und Fußgänger Engpässe mit ungenügender Ausweichmöglichkeit benutzen müssen. Zum Glück sind nur wenige solcher gefährlichen Stellen vorhanden, die den „Langsamen“ keinen anderen Weg offenlassen, keine Gelegenheit zum Ausweichen bieten und zugleich die „Schnellen“ zum Tempo reizen. Solche Engpässe werden nach Möglichkeit beseitigt. Das Verlangen, daß sich an derartigen Stellen sportliche Fahrer den weniger Leistungsfähigen und den besonderen Verhältnissen anpassen, auf sie entsprechende Rücksicht nehmen und auf pausenloses Durchschließen verzichten, ist also keineswegs unbillig oder sportfeindlich.

Ein geringes Mitverschulden der Geschädigten, zu dessen Erörterung im Revisionsstrafurteil kein Anlaß war, wäre allerdings im Zivilverfahren wohl nicht auszuschließen gewesen. Es kann sicher nicht schlechthin in der Benutzung des eindeutig dem allgemeinen Verkehr gewidmeten und von ihm zwangsläufig benutzten Weges oder gar der Sportgeräte an sich, auch nicht im vorsichtigen Abschnallen für das Steilstück und der dadurch sich notwendig ergebenden späteren Anschlallpause oder in der Tempoverminderung gefunden werden, denn für das Wiederanschnallen erschien ein Verlassen des Weges ebenfalls nicht möglich. Der

Geschädigten war aber die Art der Strecke und das hinter ihr liegende gefahrdrohende Steilstück so gut erkennbar wie dem Angeklagten; sie hätte während der langsamen Bewegung des Wiederanfahrens ständig scharf auf der rechten Seite des Wegs bleiben (§ 8 II S. 2 StVO), den Überholweg neben sich frei lassen und die Abfahrt der Kameradin vor sich abwarten sollen. Wenn sie schon um diese herum langsam anfuhr und so wohl den ganzen schmalen Weg vorübergehend sperrte, wäre zuvor ein Blick nach rückwärts sehr angezeigt gewesen. Jedenfalls könnte aber ein etwaiges in der Unterlassung dieser Vorsichtsmaßregel liegendes Mitverschulden gegenüber dem vom ObLG festgestellten rücksichtslosen, grob fahrlässigen und den allgemeinen Schiregeln deutlich widersprechenden, auch zuletzt kopflösen Verhalten des Angeklagten zu keiner erheblichen Minderung der Ersatzansprüche der Geschädigten führen.

Bei ausgesprochenen *Abfahrtpisten* dagegen, die hauptsächlich oder ausschließlich für die flüssige Fahrt zahlreicher Schiläufer bestimmt oder eingerichtet sind oder sich dazu entwickelt haben, liegen jedoch, wie oben II. 3. c) dargelegt, grundsätzlich andere Verhältnisse vor, als in dem vom ObLG entschiedenen Fall. Diese Pisten sind regelmäßig auch in Walddurchfahrten und sonstigen beengten Stellen immer noch wesentlich breiter und zum Ausweichen geeigneter als jener ausgeschufelte, schmale Verbindungsweg, der in erster Linie dem allgemeinen Verkehr zu einem Gasthaus diente und nur nebenbei auch von Schiläufern benutzt wurde. Deshalb können die in der ObLG-Entscheidung aufgestellten Grundsätze, denen für den dort zugrunde liegenden Fall voll beizupflichten ist, keineswegs unbezweifelbar für jeden Pistenunfall übernommen werden, da jeder Schiunfall von anderen Voraussetzungen ausgehen und anders liegen kann und somit seine eigene rechtliche Beurteilung und Regelung verlangt. Der vom ObLG behandelte Fall steht zudem von allen veröffentlichten und besprochenen Fällen einem spezifischen Verkehrsunfall am nächsten und zeigt, daß geeignete StVO-Regeln für Schiunfälle keineswegs völlig abzulehnen sind, wobei schichttechnische Eigengesetze stets, wie auch im Urteil des ObLG, den Vorrang haben.

Der auf den ersten Anschein gegebene Widerspruch zum AG Freiburg⁸⁾ erklärt sich aus den verschiedenen Geländebeziehungen und macht deutlich, daß es die Rechtsentwicklung im Neuland nicht sonderlich fördert, wenn von einer Entscheidung nur kurze, aus den Gründen gelöste Leitsätze ohne jede Sachverhaltsschilderung veröffentlicht werden.

6. Zu *internationalen Rechtsfragen*, besonders zu jener, welches Recht bei Unfällen im Ausland anzuwenden sei; brachte Deutsch³⁵⁾ eine scharfsinnige Bemerkung zum Urteil des OLG Köln⁵⁾, die für alle Auslandsunfälle beachtlich ist. Die größten alpinen Schigebiete liegen ja in Österreich, der Schweiz, Italien und Frankreich, der deutsche Alpenanteil ist gering. Prof. Deutsch belegt mit vielen Literaturangaben, daß in erster Linie das Recht des Begehungsortes der unerlaubten Handlung anzuwenden sei, nicht das des Rechtsgebiets, in dem der Folgeschaden eintrat. Er ist gegen eine Anwendung der für den Krieg bestimmten Verordnung vom 7. 12. 1942³⁶⁾, läßt Ausnahmen nach dem Grundsatz des rechtlichen „Heimwärtsstrebens“ dann zu, wenn etwa eine Reisegesellschaft ins Ausland geht und ihr heimisches Recht für Delikte untereinander sozusagen mit sich führt. Im Kölner Urteil handelte es sich dagegen wohl um ein zufälliges Zusammentreffen deutscher Urlauber in einem österreichischen Schikurs. Aber auch dann, wenn man der Ansicht Deutschs, daß österreichisches Deliktsrecht anzuwenden gewesen wäre, zustimmen will, hätte dies praktisch keine erhebliche Bedeutung.

a) Die Deliktshaftung ist in den in Frage kommenden Rechtsgebieten international übereinstimmend dahin

geregelt, daß der schuldhaft Verursacher eines Schadens Formulierungen dieses Grundsatzes begründet keine ins Gewicht fallenden Unterschiede. Auch für das Schweizerische Obligationenrecht Art. 41 ff. für Delikts haftung, Art. 44 für Mitverschulden, trifft dies zu. Die bekannte Grundregel Art. 1 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches ermächtigt den Richter, wie ein Gesetzgeber Regeln für den Schiläufer aufzustellen. Auch im Österr. Allg. Bürgerlichen Gesetzbuch findet sich in den §§ 1293—95, für Mitverschulden § 1304 dieselbe gesetzliche Regel in einer dem höheren Alter entsprechenden Sprache; im Code Civil mag die Haftungsgrundlage gemäß Art. 1382/83 zunächst nur auf Verursachung abgestellt sein, die französische Gerichtspraxis dürfte aber keine erheblichen Unterschiede zur deutschen aufweisen. Der Codice Civile Italiens endlich hat in den Art. 2043 ff. ebenso eine entsprechende Regelung³⁷⁾. Die Juridikatur des angelsächsischen Rechtskreises ist hier ohne Bedeutung.

Die Gesetze der Logik über kausalen Zusammenhang sind international dieselben. Eine gesetzliche Definition der Fahrlässigkeit ist in den ausländischen Rechtskreisen so wenig erschöpfend zu finden wie bei uns, wo in § 276 BGB auf die „im Verkehr erforderliche Sorgfalt“ verwiesen und deren Bestimmung dem Richter überlassen wird; im Ausland dürfte dasselbe gelten³⁸⁾.

b) Die Bedenken von Deutsch (letzter Absatz) dagegen, daß das Gericht aus § 823 Abs. 1 BGB genaue Regeln über diese Sorgfalt, das Verhalten auf „österreichischen Schipisten“, entwickelte, können nicht geteilt werden. Einmal ereignete sich der Unfall, den das OLG Köln zu entscheiden hatte, „abseits der Piste“ im freien Schikursgelände, zum anderen sind die Verhaltensregeln — die oben II. 3. genannten Eigenregeln des Schiläufers — der gegenseitigen Rücksichtnahme im Gegensatz zu den Straßenverkehrsvorschriften bestimmt überall dieselben. Mögen rein technisch unterschiedliche Methoden in verschiedenen Ländern entstanden sein (Norwegerstil, Arlbergerschule, Wedeltechnik usw.), so sind doch die Verhaltensnormen über sportliche Fairness beim Schiläufer international völlig identisch. In keinem Land werden rücksichtslose „Bolzer“ — die nahezu alleinige Ursache erheblicher Unfälle — gewohnheitsrechtlich geduldet oder gerichtlich gebilligt. Gesetzliche Regeln für den Schiläufer gibt es noch so gut wie keine; wenn sie aber bestehen und von Erheblichkeit sind, dann sollten sie auch in den Entscheidungen beachtet werden. In nahezu allen Schiunfallentscheidungen geht es aber lediglich um die Ausfüllung des internationalen Fahrlässigkeitsbegriffs durch die international völlig übereinstimmenden Schigewohnheitsregeln, über die vielleicht an Deutschlands alpenfernster Universität Diskrepanzbedenken bestehen könnten. Die Schiregeln werden auch nicht „aus § 823 BGB entwickelt“, sondern, wie es alle genannten Entscheidungen und Besprechungen unternahmen, aus dem Wesen des Schiläufers selbst, um dann ausfüllend in § 823 BGB eingegliedert zu werden.

c) Das OLG Karlsruhe³⁹⁾ stellte sich bei einem Schiunfall zweier Deutscher in der Schweiz auf den Standpunkt, daß zwar eine freiwillige Unterstellung der Parteien unter deutsches Recht unbeachtlich sei, daß der Parteiwille nur im vertraglichen Schuldrecht, nicht aber im Deliktsrecht in Frage komme. Dagegen sei die VO vom 7. 11. 1942³⁶⁾ entsprechend den gleichlaufenden Tendenzen im Ausland bei zufälligen, vorübergehenden Auslandsbeziehungen der Beteiligten heute noch anwendbar. Das Urteil bringt eingehende Literaturhin-

³⁵⁾ NJW 62, 1680

³⁶⁾ RGBl I 706

³⁷⁾ vgl. dazu Schnitzer, Vergleichende Rechtslehre 3. Teil VI 2 a S. 632 der 2. Aufl. 1960 und 2. Teil V 1 (Frankreich), V 2 (Italien), VI 2 a (Schweiz) und VI 2 c (Österreich)

³⁸⁾ vgl. BGH vom 28. 3. 1961 VersR 61, 518

³⁹⁾ OLG Karlsruhe vom 16. 10. 1963 NJW 64, 55

weise zu der Streitfrage, die aber nach oben a) und b) ohne rechtliche praktische Bedeutung sein dürften.

III. Technische, besonders Bergbahnunfälle

Unfälle in Kabinenbahnen oder auf Sessel-Liften, wie sie Scholten⁶⁾ besprach, scheiden hier aus. Auch wenn deren Benutzer bei der Bahnfahrt seine Bretter mit sich trägt, sind Unfälle dabei so wenig als „Schiunfälle“ anzusehen wie in der Eisenbahn oder im Auto, sie sind nur dann gegeben, wenn mindestens ein Beteiligter beim Unfall die dem Schi eigene Gleitbewegung auf Schneegrundlage benutzt. Im Schlepplift dagegen läßt sich der Benutzer am Bügel auf seinen gleitenden Brettern im Schnee nach oben ziehen und bedarf einer gewissen Fertigkeit, um mitzukommen. Unfälle sind dabei einmal durch mangelhafte Schitechnik möglich und in aller Regel allein durch Selbstverschulden verursacht; wer einen Schlepplift benutzt, muß ein Mindestmaß an Fähigkeit mitbringen. Unfälle durch Fehler und Schäden der Anlage, durch falsches Bedienen derselben können aus dem Beförderungsvertrag und den Grundsätzen der Verkehrssicherungspflicht als unerlaubte Handlung eine Haftung des Unternehmers zur Folge haben. Ein vorübergehendes Stocken und Wiederanfahren des Lifts wird wohl von dem geschleppten Fahrer zu meistern sein und kaum einen Anspruch des unterwegs deshalb zu Fall kommenden Läufers auslösen können. Das OLG München⁴⁰⁾ hat in einem solchen Fall die Anwendung des RHG für Schlepplifte abgelehnt, ebenso mit eingehender technischer Begründung ein Verschulden, eine Schuldvermutung und Vertragsverletzung des Lifthalters; ebenso hat der BGH⁴¹⁾ entschieden und allgemein festgestellt, daß da die Verantwortung zum großen Teil beim Benutzer selbst liege. Beiden Entscheidungen ist voll beizupflichten.

Wenn durch fremde Einwirkung ein Schaden entsteht, wenn beispielsweise ein abfahrender Schiläufer auf der Kreuzung mit der Liftstrecke mit einem geschleppten zusammenprallt, dann steht das alleinige Verschulden des Abfahrers, der die Liftstrecke von weitem sehen kann, gegenüber dem einer Anhalte- oder Ausweichbewegung nahezu unfähigen Liftgeschleppten, außer Zweifel. Solche Kreuzungen sind unvermeidlich, eine weitere Haftung des Liftunternehmers dürfte ausscheiden. Man könnte mit der erwähnten Vorsicht den Grundgedanken § 3 a, besonders Abs. III StVO, analog anwenden. Besonderheiten sind bei diesen Fällen kaum denkbar.

Andere Unfälle rein technischer Art sind möglich, wenn sich z. B. ein Schi löst, allein zu Tal gleitet und unterwegs Schaden stiftet. Bei den früheren primitiven Schibindungen wäre ein Verschulden des Verlierers vielleicht fraglich gewesen. Heute besitzt jedoch jede zweckmäßige Bindung sog. Fangriemen, die den Schi mit gelöster Bindung festhalten. Man wird wohl sagen können, daß das Fehlen einer solchen sehr billigen Fangvorrichtung, die bei den heutigen sich leichter lösenden Sicherheitsbindungen noch mehr notwendig ist, im jetzigen Massenbetrieb gegen die Pflicht zur Rücksicht auf andere verstößt, schuldhaft ist und ebenso wie ihre mangelhafte Befestigung zum Ersatz nach § 823 BGB verpflichtet.

Dieser Überblick will den mit dem Schilauf weniger vertrauten Bearbeitern eine kleine Hilfe anbieten und besonders zur Bekanntgabe weiterer Entscheidungen und Ansichten auf dem noch unsicheren Neuland des Schiunfalls anregen.

⁴⁰⁾ vom 16. 4. 1959 VersR 59, 838

⁴¹⁾ vom 29. 4. 1960 VersR 60, 642 = NJW 60, 1345

Fällt der Anspruch auf eine Insassen-Unfallversicherung in den Nachlaß des Verunglückten?

Von RA Dr. Oswald, Weißenhorn

Die Rechtsfrage

Hat ein KFZ-Eigentümer eine Insassen-Unfallversicherung abgeschlossen und kommt bei der Fahrt ein versicherter Insasse ums Leben, so stellt sich die Frage, ob die Versicherungssumme den Erben des Verunglückten in ihrer Eigenschaft als Erben oder kraft eigenen Rechts zusteht, m. a. W., ob sie in den Nachlaß fällt oder nicht. Die Frage ist von Bedeutung, denn je nachdem wie sie beantwortet wird, können die Gläubiger des Verunglückten auf die Versicherungssumme greifen oder nicht; auch wirkt sich die Frage auf die Ermittlung von Pflichtteilen, von Vermächtnissen u. a. m. aus.

Der Beschluß des BFH vom 23. 9. 1959

Zu dieser Frage hat als erstes oberes Bundesgericht der BFH¹⁾ dahin gehend Stellung genommen, daß der Anspruch auf die Versicherungssumme nicht in den Nachlaß des Verunglückten falle, sondern dessen Erben unmittelbar, d. h. kraft eigenen Rechtes, zustehe. Der BFH geht dabei von § 167 Abs. 2 VVG aus; diese Vorschrift müßte sinngemäß auch dann Anwendung finden, wenn bei der Insassen-Unfallversicherung auf den Todesfall die Erben nicht ausdrücklich als bezugsberechtigt benannt seien, denn der Wille des VN ginge auch für solche Versicherungsfälle im Zweifel dahin, die berechtigten Erben durch einen eigenen, von der Erbenhaftung befreiten Anspruch gegen den Versicherer sicherzustellen. — Auf Grund dieser und weiterer Erwägungen gelangte der BFH dazu, die im versicherungsrechtlichen Schrifttum herrschende Ansicht, daß soweit bei der Un-

fallversicherung eine Bezugsberechtigung nicht vorliege, der Anspruch grundsätzlich in den Nachlaß falle, abzulehnen. Dies führte in dem entschiedenen Falle zu dem Ergebnis, daß das FA die Erbin des Verunglückten wegen einer Steuerschuld des letzteren nicht durch Pfändung des Anspruchs aus der Insassen-Unfallversicherung in Anspruch nehmen konnte.

Stellungnahme zu dem Beschluß des BFH

Der Ansicht des BFH kann nicht gefolgt werden, denn sie beruht letzten Endes darauf, daß eine Begünstigung auch stillschweigend erfolgen könne, was aber nicht möglich ist. Die Begünstigung muß vielmehr nach unbestrittener Ansicht durch ausdrückliche Erklärung erfolgen, die entweder dem Versicherer bei Vertragsabschluß oder nach diesem zugeht oder in einer letztwilligen Verfügung (§ 332 BGB) enthalten ist²⁾.

Aber auch dann, wenn die Erben oder andere Hinterbliebene als Begünstigte bezeichnet worden wären, müßte es dabei bleiben, daß die Versicherungssumme in den Nachlaß des Verunglückten fällt. Dies ergibt sich, wie Pröls in der Urteilsbesprechung²⁾ ausführte, aus der Rechtsfigur der Unfallversicherung für fremde Rech-

¹⁾ Beschluß II 96/56 U vom 23. 9. 1959 (BStBl 1960 III, 54)

²⁾ In diesem Sinne Pröls, VVG 13. Aufl. (1962) Anm. 1 zu § 15 ALB; ebenso in seiner Besprechung des noch zu behandelnden Urteils des BGH vom 8. 2. 1960 VersR 60, 339 ff. Wie Pröls hier zutreffend ausführt, ist der Zweck des § 167 Abs. 2 VVG nicht darauf gerichtet, zu bestimmen, daß, wenn Bezugsberechtigte nicht benannt sind, die Erben ein gesetzliches Bezugsrecht erwerben, sondern er umschreibt nur den Kreis der als bezugsberechtigt in Frage kommenden Erben, wenn die Erben ohne nähere Bezeichnung begünstigt sind.