

# TE OGH 2000/4/26 9Ob70/00k

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 26.04.2000

## **Kopf**

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Maier als Vorsitzenden und die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Steinbauer, Dr. Spenling, Dr. Hradil und Dr. Hopf als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei S\*\*\*\*\* HandelsgesmbH, vertreten durch Dr. Herwig Fuchs, Rechtsanwalt in Innsbruck, wider die beklagte Partei T\*\*\*\*\*gesellschaft mbH, \*\*\*\*\* vertreten durch Dr. Hans Rainer, Rechtsanwalt in Innsbruck, wegen Feststellung, über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck als Berufungsgericht vom 6. Juli 1999, GZ 5 R 29/99z-20, womit über Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichtes Innsbruck vom 16. April 1999, GZ 15 Cg 128/98w-14, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

## **Spruch**

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei die mit S

8.370 bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens (darin S 1.395 Umsatzsteuer) binnen 14 Tagen zu ersetzen.

## **Text**

Entscheidungsgründe:

## **Rechtliche Beurteilung**

Das Berufungsgericht hat die Frage, ob die bescheidmäßig festgelegten Betriebszeiten des Flughafens I\*\*\*\*\*, nämlich die tägliche Betriebszeit von 6.30 Uhr bis 20.00 Uhr Ortszeit einerseits und von 6.00 Uhr bis 23.00 Uhr Ortszeit andererseits für gewerbsmäßige Flüge, die von Luftbeförderungsunternehmen gemäß §§ 102 ff LFG und von ausländischen Luftbeförderungsunternehmen, die einen bestimmten Gesamtlärmpegel nicht überschreiten, durchgeführt werden, dem Gleichbehandlungsgrundsatz widersprechen, zutreffend verneint und die Frage, ob die beklagte Partei als Monopolistin, für die Kontrahierungzwang gilt, berechtigt ist, für die genannten gewerbsmäßigen Flüge von Luftbeförderungsunternehmen Preisvorteile gegenüber nicht begünstigten an die allgemeine tägliche Betriebszeit gebundenen Teilnehmern am Flugverkehr zu gewähren, zutreffend bejaht. Insofern reicht es daher aus, im Sinne des § 510 Abs 3 ZPO auf die zutreffenden und eingehenden Ausführungen der Vorinstanzen hinzuweisen. Das Berufungsgericht hat die Frage, ob die bescheidmäßig festgelegten Betriebszeiten des Flughafens I\*\*\*\*\*, nämlich die tägliche Betriebszeit von 6.30 Uhr bis 20.00 Uhr Ortszeit einerseits und von 6.00 Uhr bis 23.00 Uhr Ortszeit andererseits für gewerbsmäßige Flüge, die von Luftbeförderungsunternehmen gemäß Paragraphen 102, ff LFG und von ausländischen Luftbeförderungsunternehmen, die einen bestimmten Gesamtlärmpegel nicht überschreiten, durchgeführt werden, dem Gleichbehandlungsgrundsatz widersprechen, zutreffend verneint und die Frage, ob die beklagte Partei als Monopolistin, für die Kontrahierungzwang gilt, berechtigt ist, für die genannten gewerbsmäßigen Flüge von Luftbeförderungsunternehmen Preisvorteile gegenüber nicht begünstigten an die allgemeine tägliche

Betriebszeit gebundenen Teilnehmern am Flugverkehr zu gewähren, zutreffend bejaht. Insofern reicht es daher aus, im Sinne des Paragraph 510, Absatz 3, ZPO auf die zutreffenden und eingehenden Ausführungen der Vorinstanzen hinzuweisen.

Ergänzend ist den Revisionsausführungen entgegenzuhalten:

Unbestritten ist, dass die angeführten täglichen Betriebszeiten solche nach § 3 der Zivilflugplatz-Betriebsordnung (= ZFBO; BGBl 1962/72), nicht aber solche nach § 5 ZFBO für Zeiten der Erweiterung der Betriebsbereitschaft bei unvorhergesehenen Gründen oder bei vorübergehend ausgedehnten Betriebszeiten sind. Damit handelt es sich aber nicht mehr um die im Bescheid aus dem Jahr 1982 (Beilage 2) angeführten Ausnahmen von der dort genannten Betriebszeit von 6.30 Uhr bis 20.00 Uhr infolge öffentlichen Interesses, bei Rettungs- und Katastropheneinsätzen sowie bei linienmäßigen Flügen mit besonders lärmarmen Flugzeugen. Ob daher seinerzeit der Bescheiderlassung zugrunde lag, für Tyrolean-Airways eine Bewilligung von Betriebszeitüberschreitungen zu erwirken, ist durch den Bescheid aus dem Jahr 1993 überholt und nicht mehr Gegenstand dieses Verfahrens. Unbestritten ist, dass die angeführten täglichen Betriebszeiten solche nach Paragraph 3, der Zivilflugplatz-Betriebsordnung (= ZFBO; BGBl 1962/72), nicht aber solche nach Paragraph 5, ZFBO für Zeiten der Erweiterung der Betriebsbereitschaft bei unvorhergesehenen Gründen oder bei vorübergehend ausgedehnten Betriebszeiten sind. Damit handelt es sich aber nicht mehr um die im Bescheid aus dem Jahr 1982 (Beilage 2) angeführten Ausnahmen von der dort genannten Betriebszeit von 6.30 Uhr bis 20.00 Uhr infolge öffentlichen Interesses, bei Rettungs- und Katastropheneinsätzen sowie bei linienmäßigen Flügen mit besonders lärmarmen Flugzeugen. Ob daher seinerzeit der Bescheiderlassung zugrunde lag, für Tyrolean-Airways eine Bewilligung von Betriebszeitüberschreitungen zu erwirken, ist durch den Bescheid aus dem Jahr 1993 überholt und nicht mehr Gegenstand dieses Verfahrens.

Da weder § 63 Luftfahrtgesetz (= LFG) noch § 3 ZFBO die Bewilligung mehrerer Betriebszeiten verbietet, sind differenzierte Betriebszeiten aus sachlichen Gründen zulässig. An vergleichbare Sachverhalte werden hier keine unterschiedlichen Rechtsfolgen geknüpft, sondern es liegen sachliche Unterscheidungen vor. Ob die Genehmigung dieser Betriebszeiten im Sinne des Bescheides (Beilage 1) durch die beklagte Partei veranlasst wurde, ist unter der Voraussetzung der sachlichen Differenziertheit nicht vorwerfbar. Da weder Paragraph 63, Luftfahrtgesetz (= LFG) noch Paragraph 3, ZFBO die Bewilligung mehrerer Betriebszeiten verbietet, sind differenzierte Betriebszeiten aus sachlichen Gründen zulässig. An vergleichbare Sachverhalte werden hier keine unterschiedlichen Rechtsfolgen geknüpft, sondern es liegen sachliche Unterscheidungen vor. Ob die Genehmigung dieser Betriebszeiten im Sinne des Bescheides (Beilage 1) durch die beklagte Partei veranlasst wurde, ist unter der Voraussetzung der sachlichen Differenziertheit nicht vorwerfbar.

Den Zivilgerichten ist die Kontrolle der von einem eine faktische Übermacht ausübenden Unternehmen verwendeten, wenn auch aufsichtsbehördlich genehmigten Vertrags- und Tarifbestimmungen nicht verwehrt (3 Ob 246/98t). Richtig ist, dass Monopolisten, für die Kontrahierungzwang gilt, ihre faktische Übermacht nicht in unsachlicher Weise ausüben dürfen (2 Ob 232/98a). Die unterschiedlichen Betriebszeiten für gewerbsmäßige Flüge von Luftbeförderungsunternehmen allgemein und nicht nur der Tyrolean-Airways, und die Einschränkung der Betriebszeiten für andere Flugplatzbenutzer beruht nach den zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichtes auf besonderen Gründen, nämlich des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung, dem öffentlichen Interesse am Funktionieren und Bestehen wichtiger Verkehrsverbindungen und der Einschränkungen des Individualflugverkehrs. Damit wird aber die Teilnahme am Luftverkehr durch ein Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen, das sich die gewerbsmäßige Vermietung von Zivilluftfahrzeugen zum Gegenstand gemacht hat, nicht willkürlich und aus unsachlichen Gründen diskriminiert, zumal es die Differenzierungskriterien für eine bevorzugte Behandlung bestimmter Benutzergruppen nicht erfüllt. Die Benützung des Flugplatzes als Teilnehmer im Luftverkehr gemäß § 63 LFG unter den gleichen für die entsprechenden Benutzergruppen geltenden Bedingungen im Rahmen der §§ 3 und 5 ZFBO ist daher nicht eingeschränkt. Den Zivilgerichten ist die Kontrolle der von einem eine faktische Übermacht ausübenden Unternehmen verwendeten, wenn auch aufsichtsbehördlich genehmigten Vertrags- und Tarifbestimmungen nicht verwehrt (3 Ob 246/98t). Richtig ist, dass Monopolisten, für die Kontrahierungzwang gilt, ihre faktische Übermacht nicht in unsachlicher Weise ausüben dürfen (2 Ob 232/98a). Die unterschiedlichen Betriebszeiten für gewerbsmäßige Flüge von Luftbeförderungsunternehmen allgemein und nicht nur der Tyrolean-Airways, und die Einschränkung der Betriebszeiten für andere Flugplatzbenutzer beruht nach den zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichtes auf besonderen Gründen, nämlich des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung, dem öffentlichen Interesse am Funktionieren

und Bestehen wichtiger Verkehrsverbindungen und der Einschränkungen des Individualflugverkehrs. Damit wird aber die Teilnahme am Luftverkehr durch ein Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen, das sich die gewerbsmäßige Vermietung von Zivilluftfahrzeugen zum Gegenstand gemacht hat, nicht willkürlich und aus unsachlichen Gründen diskriminiert, zumal es die Differenzierungskriterien für eine bevorzugte Behandlung bestimmter Benutzergruppen nicht erfüllt. Die Benützung des Flugplatzes als Teilnehmer im Luftverkehr gemäß Paragraph 63, LFG unter den gleichen für die entsprechenden Benutzergruppen geltenden Bedingungen im Rahmen der Paragraphen 3 und 5 ZFBO ist daher nicht eingeschränkt.

Verstößt die Differenzierung der täglichen Betriebszeiten nicht gegen § 63 LFG oder die ZFBO, dann vermag auch der Kontrahierungzwang zu angemessenen Bedingungen allein die Gleichbehandlungspflicht bei ungleichen Voraussetzungen nicht zu begründen. Entscheidend ist nicht, dass der Betriebsschluss des Flugplatzes für gewerbsmäßige Flüge bestimmter Luftbeförderungsunternehmen um 23.00 Uhr erreicht wird und das Personal bis dahin ohnehin im Dienst ist, sondern ob für die Bereitstellung der Einrichtungen und des Personals für andere Teilnehmer am Luftverkehr außerhalb der für diese geltenden anderen Betriebszeiten das im Tarif vorgesehene Pauschalentgelt in sittenwidriger Ausnützung einer Monopolstellung verlangt wird. Grundlage des Zuschlages ist § 20 Abs 4 ZFBO, weil es darauf ankommt, ob die Benützung außerhalb der für den jeweiligen Benutzer geltenden Betriebszeit erfolgt. Die klagende Partei ist nach den Feststellungen kein Luftbeförderungsunternehmen gemäß § 102 f LFG, sondern ein Luftfahrzeug- Vermietungsunternehmen im Sinne des § 116 LFG, sodass ungeachtet des Umstandes, dass die klagende Partei nach den Ausführungen des Berufungsgerichtes keine Behauptungen aufgestellt hat, die Bedingungen der Punkte 2 bis 4 des Bescheides (Beilage 1) zu erfüllen, die Kriterien für die Einordnung unter die Ausnahmeregelung für Luftbeförderungsunternehmen nicht erfüllt werden. Ob bei der Inanspruchnahme des Flugplatzes eine Erweiterung der Betriebsbereitschaft nach § 5 ZFBO vorliegt, ist nicht zu untersuchen, sodass auch kein Feststellungsmangel vorliegt, weil der Zuschlag zu den Tarifsätzen seine Grundlage schon im § 20 Abs 4 ZFBO hat. Da die von der beklagten Partei gebotene Leistung außerhalb der nach den Benützungsbedingungen liegenden Betriebszeit sohin zusätzlich erfolgt, kann darin allein kein grobes Missverhältnis zwischen dem geforderten Zuschlag und den Interessen der klagenden Partei entstehen. Verstößt die Differenzierung der täglichen Betriebszeiten nicht gegen Paragraph 63, LFG oder die ZFBO, dann vermag auch der Kontrahierungzwang zu angemessenen Bedingungen allein die Gleichbehandlungspflicht bei ungleichen Voraussetzungen nicht zu begründen. Entscheidend ist nicht, dass der Betriebsschluss des Flugplatzes für gewerbsmäßige Flüge bestimmter Luftbeförderungsunternehmen um 23.00 Uhr erreicht wird und das Personal bis dahin ohnehin im Dienst ist, sondern ob für die Bereitstellung der Einrichtungen und des Personals für andere Teilnehmer am Luftverkehr außerhalb der für diese geltenden anderen Betriebszeiten das im Tarif vorgesehene Pauschalentgelt in sittenwidriger Ausnützung einer Monopolstellung verlangt wird. Grundlage des Zuschlages ist Paragraph 20, Absatz 4, ZFBO, weil es darauf ankommt, ob die Benützung außerhalb der für den jeweiligen Benutzer geltenden Betriebszeit erfolgt. Die klagende Partei ist nach den Feststellungen kein Luftbeförderungsunternehmen gemäß Paragraph 102, f LFG, sondern ein Luftfahrzeug- Vermietungsunternehmen im Sinne des Paragraph 116, LFG, sodass ungeachtet des Umstandes, dass die klagende Partei nach den Ausführungen des Berufungsgerichtes keine Behauptungen aufgestellt hat, die Bedingungen der Punkte 2 bis 4 des Bescheides (Beilage 1) zu erfüllen, die Kriterien für die Einordnung unter die Ausnahmeregelung für Luftbeförderungsunternehmen nicht erfüllt werden. Ob bei der Inanspruchnahme des Flugplatzes eine Erweiterung der Betriebsbereitschaft nach Paragraph 5, ZFBO vorliegt, ist nicht zu untersuchen, sodass auch kein Feststellungsmangel vorliegt, weil der Zuschlag zu den Tarifsätzen seine Grundlage schon im Paragraph 20, Absatz 4, ZFBO hat. Da die von der beklagten Partei gebotene Leistung außerhalb der nach den Benützungsbedingungen liegenden Betriebszeit sohin zusätzlich erfolgt, kann darin allein kein grobes Missverhältnis zwischen dem geforderten Zuschlag und den Interessen der klagenden Partei entstehen.

Den Ausführungen zur Unangemessenheit des Zuschlags ist entgegenzuhalten, dass die Grenze der gute Sitten überschreitenden Regelungen nur geltungserhaltend zu reduzieren ist und im nicht gesetzwidrigen Umfang gültig bleibt (1 Ob 176/98h). Ein nicht angemessener Zuschlag wäre entsprechend zu reduzieren, was aber ein aliud wäre, weil die klagende Partei keinen Zuschlag für gerechtfertigt hält.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf §§ 41, 50 Abs 1 ZPO. Die Kostenentscheidung gründet sich auf Paragraphen 41., 50 Absatz eins, ZPO.

#### **Anmerkung**

E57898 09A00700

**European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:OGH0002:2000:0090OB00070.00K.0426.000

**Dokumentnummer**

JJT\_20000426\_OGH0002\_0090OB00070\_00K0000\_000

**Quelle:** Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)