

TE OGH 1997/5/26 20b564/95

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 26.05.1997

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr.Angst als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr.Graf, Dr.Schinko, Dr.Tittel und Dr.Sailer als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei 1. H*****, 2. I*****, 3. E*****club, *****, und 4. C*****, die 1., 3. und 4. klagende Partei vertreten durch Dr.Gerald Gärtner, Rechtsanwalt in Innsbruck, die 2. klagende Partei vertreten durch Dr.Hansjörg Beirer, Rechtsanwalt in Reutte als Liquidator, wider die beklagte Partei T*****gesellschaft mbH, ***** vertreten durch Dr.Ekkehard Erlacher und Dr.Renate Erlacher-Philadelphly, Rechtsanwälte in Innsbruck, wegen Duldung, infolge Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck vom 22.Mai 1995, GZ 1 R 307, 308/94-63, womit infolge Berufung der klagenden Parteien das Urteil des Landesgerichtes Innsbruck vom 17.Mai 1994, GZ 15 Cg 15/93w-50, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Das angefochtene Urteil, dessen Kostenentscheidung unberührt bleibt, wird mit der Maßgabe bestätigt, daß es lautet:

"Die beklagte Partei ist schuldig, Fallschirmspringerlandungen durch Mitglieder der klagenden Parteien auf ihren Grundstücken auf dem öffentlichen Flughafen in Innsbruck, und zwar auf den Bewegungsflächen und anderen geeigneten Flächen des Flughafens Innsbruck, nach Maßgabe des § 57 Abs 4, 5 und 8 der Luftverkehrsregeln 1967 nach Ablauf einer Frist von 14 Tagen zu dulden.""Die beklagte Partei ist schuldig, Fallschirmspringerlandungen durch Mitglieder der klagenden Parteien auf ihren Grundstücken auf dem öffentlichen Flughafen in Innsbruck, und zwar auf den Bewegungsflächen und anderen geeigneten Flächen des Flughafens Innsbruck, nach Maßgabe des Paragraph 57, Absatz 4,, 5 und 8 der Luftverkehrsregeln 1967 nach Ablauf einer Frist von 14 Tagen zu dulden."

Die beklagte Partei ist schuldig, den klagenden Parteien die Kosten des Revisionsverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen, und zwar der erst-, dritt- und viertklagenden Partei S 24.581,25 (darin enthalten S 4.096,88 USt) und der zweitklagenden Partei S 21.375,-- (darin enthalten S 3.562,50 USt).

Text

Entscheidungsgründe:

Der Zivilflugplatz Innsbruck ist ein Flughafen im Sinne des§ 64 LFG mit allen für den internationalen Luftverkehr erforderlichen Einrichtungen wie Flugsicherung, Grenzkontrolle und Zollabfertigung. Innerhalb der Betriebszeiten steht der Flughafen dem Linien- und Bedarfsverkehr und der allgemeinen Luftfahrt unter gleichen Bedingungen offen. Die Beklagte betreibt den Flughafen aufgrund der bescheidmäßig ergangenen Zivilflugplatz-Bewilligung des (früheren) Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als oberste Zivilluftfahrtbehörde in der Fassung der jeweils geltenden Bescheide. In all diesen Bescheiden ist die Benützung des Flughafens durch Fallschirmspringer ausdrücklich nicht ausgenommen. Nach dem Zivilflugplatz-Bewilligungsbescheid vom 20.9.1960 darf der Flughafen betrieben

werden auf: Der Zivilflugplatz Innsbruck ist ein Flughafen im Sinne des Paragraph 64, LFG mit allen für den internationalen Luftverkehr erforderlichen Einrichtungen wie Flugsicherung, Grenzkontrolle und Zollabfertigung. Innerhalb der Betriebszeiten steht der Flughafen dem Linien- und Bedarfsverkehr und der allgemeinen Luftfahrt unter gleichen Bedingungen offen. Die Beklagte betreibt den Flughafen aufgrund der bescheidmäßig ergangenen Zivilflugplatz-Bewilligung des (früheren) Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als oberste Zivilluftfahrtbehörde in der Fassung der jeweils geltenden Bescheide. In all diesen Bescheiden ist die Benützung des Flughafens durch Fallschirmspringer ausdrücklich nicht ausgenommen. Nach dem Zivilflugplatz-Bewilligungsbescheid vom 20.9.1960 darf der Flughafen betrieben werden auf:

- a) einer befestigten Piste (Betonpiste) mit einer Länge von 2000 Metern und einer Breite von 40 Metern, deren Längsachse in der Richtung 08/26 verläuft,
- b) einer unbefestigten Piste (Graspiste) mit einer Länge von 700 Metern und einer Breite von 30 Metern, deren Längsachse 100 Meter nördlich parallel zur Längsachse der Betonpiste verläuft,
- c) Rollwegen und
- d) Abstellflächen.

Nach Punkt 1.3. dieses Bescheides dürfen die vorgenannten Bewegungsflächen von allen Luftfahrzeugen benützt werden, deren Betriebssicherheitsgrenzen, insbesondere Abfluggewicht, Start- und Landestrecke, den Abflug und die Landung zulassen. Dieser letzte Punkt des Bewilligungsbescheides ist von den nachfolgend bewilligten Änderungen dieser Zivilflugplatz-Bewilligung ausdrücklich nie betroffen und es ist ihm auch materiell nicht derogiert worden. Nach Punkt römisch eins.3. dieses Bescheides dürfen die vorgenannten Bewegungsflächen von allen Luftfahrzeugen benützt werden, deren Betriebssicherheitsgrenzen, insbesondere Abfluggewicht, Start- und Landestrecke, den Abflug und die Landung zulassen. Dieser letzte Punkt des Bewilligungsbescheides ist von den nachfolgend bewilligten Änderungen dieser Zivilflugplatz-Bewilligung ausdrücklich nie betroffen und es ist ihm auch materiell nicht derogiert worden.

Die befestigte Piste war für den Motorflugzeugverkehr vorgesehen, die unbefestigte Graspiste für Segelflugzeuge.

Nach dem Flugzeugunglück am Glungezer am 29.2.1964 verlor der Innsbrucker Flughafen an Bedeutung und es wurde dort vorwiegend Sportflug betrieben. Anfang der 70er Jahre kam es in Innsbruck zu einem Aufschwung des Fallschirmspringens. Hierzu war die Erteilung einer Fallschirmspringerschulbewilligung für den Innsbrucker Flughafen notwendig, und sie wurde vom Bundesamt für Zivilluftfahrt auch erteilt. Voraussetzung hierfür war die Zustimmung des Flugplatzhalters und die Einrichtung einer sogenannten Landefläche für Fallschirmspringer gemäß § 34 der Zivilflugplatz-Verordnung (ZFV 1972). In der Folge wurde an der Südseite der befestigten Piste auch eine solche Landefläche, die einen Radius von 100 Metern aufweisen muß, angelegt. Diese Landefläche bestand bis nach 1980. Nach dem Flugzeugunglück am Glungezer am 29.2.1964 verlor der Innsbrucker Flughafen an Bedeutung und es wurde dort vorwiegend Sportflug betrieben. Anfang der 70er Jahre kam es in Innsbruck zu einem Aufschwung des Fallschirmspringens. Hierzu war die Erteilung einer Fallschirmspringerschulbewilligung für den Innsbrucker Flughafen notwendig, und sie wurde vom Bundesamt für Zivilluftfahrt auch erteilt. Voraussetzung hierfür war die Zustimmung des Flugplatzhalters und die Einrichtung einer sogenannten Landefläche für Fallschirmspringer gemäß Paragraph 34, der Zivilflugplatz-Verordnung (ZFV 1972). In der Folge wurde an der Südseite der befestigten Piste auch eine solche Landefläche, die einen Radius von 100 Metern aufweisen muß, angelegt. Diese Landefläche bestand bis nach 1980.

Im Jahre 1980 wurde auf dem Innsbrucker Flughafen der Verkehrsbetrieb aufgenommen. Hiefür war es notwendig, den Flughafen, der bis dahin nur ein Sichtflughafen war, zu einem Instrumentenflughafen mit Nachtbetrieb auszubauen. Aufgrund dieses Umbaues mußte die Landefläche für Fallschirmspringer entfernt werden, weil an dieser Stelle der Landekursender des elektronischen Instrumentenlandesystems errichtet wurde. Eine andere Möglichkeit gab es nicht.

Mit der Entfernung der Landefläche fielen aber auch die Voraussetzungen für den Fallschirmspringer-Schulbetrieb auf dem Innsbrucker Flughafen weg. In der Folge stand den Innsbrucker Fallschirmspringerschulen in Telfs ein Landeplatz zur Verfügung, weshalb der Start in Innsbruck und die Landung in Telfs erfolgen konnte. Auf diese Weise wurde der Schulbetrieb noch einige Zeit aufrecht erhalten. Nachdem in Innsbruck die Landefläche für den Fallschirmspringer-Schulbetrieb angelegt worden war, diente diese nicht nur dem Schulbetrieb, sondern in der Folge auch dem normalen

Fallschirmspringerbetrieb. Bis 1990 sind Fallschirmspringerlandungen immer wieder auf dem Gelände des Innsbrucker Flughafens nach entsprechender Genehmigung erfolgt, allerdings nicht auf einer Landefläche, sondern auf dem ganzen Gelände.

Aufgrund der erhöhten Frequenz des Innsbrucker Flughafens entschloß sich der Aufsichtsrat der Beklagten, den geduldeten Fallschirmspringerbetrieb (für Inhaber von Fallschirmspringerscheinen) im Bereich des Innsbrucker Flughafens infolge Fehlens einer Landefläche grundsätzlich zu untersagen. Ein Antrag der Beklagten, die entsprechend geänderten Benützungsbedingungen zu genehmigen, wurde mit Bescheid des (damaligen) Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr stattgegeben.

Das Areal des Innsbrucker Flughafens ist begrenzt und es sind Fehlhandlungen nicht auszuschließen, weshalb auch zu befürchten ist, daß bei einem verfehlten Absprung der Fallschirmspringer auf dem Antennensystem des Landekursenders oder des Gleitsenders landet. In diesem Fall würde das Instrumenten-Landesystem ausfallen und damit der Linienflug- und Verkehrsflugbetrieb lahmgelegt. Eine neue Vermessung der Anlage und die Durchführung notwendiger Vermessungsflüge würde zu einem wochenlangen Ausfall des Instrumentenlandesystems führen.

Die Zivilflugplatzbenützungsbedingungen für den Flughafen Innsbruck sehen nunmehr im Teil III unter dem Titel "Benützungsregelungen (§§ 16 und 17 ZFBO)" unter Punkt 2.9.5. "Fallschirmsprungbetrieb" vor: Die Zivilflugplatzbenützungsbedingungen für den Flughafen Innsbruck sehen nunmehr im Teil römisch III unter dem Titel "Benützungsregelungen (Paragraphen 16 und 17 ZFBO)" unter Punkt 2.9.5. "Fallschirmsprungbetrieb" vor:

"2.9.5.1. Für den Fallschirmsprungschulbetrieb steht auf dem Flughafen Innsbruck derzeit keine Fallschirmspringerlandefläche zur Verfügung.

2.9.5.2. Fallschirmspringerlandungen im Bereich des Flughafenareals sind nicht gestattet.

2.9.5.3. In der Mittagszeit zwischen 12.30 Uhr und 14.00 Uhr dürfen keine Fallschirmspringerabsetzflüge durchgeführt werden. Kreisen über den Flughafen und dessen Umgebung ist zu unterlassen (Lärmschutzbestimmungen)."

Am Flughafen Innsbruck ist die Einrichtung einer kreisförmigen Landefläche (Durchmesser 200 Meter) nicht möglich. Landeflächen für Fallschirmabsprünge sind grundsätzlich auf Grasflächen anzulegen. Im Zielkreis ist Rundsotter und Kiesel anzubringen, der sich bei der Landung des Fallschirmspringers wegbewegt, damit Verletzungen verhindert werden. Eine Fallschirmspringerlandefläche könnte nur in einem Bereich errichtet werden, in dem sie 120 Meter weit in den Sicherheitsstreifen der Instrumentenflugpiste hineinragen würde. Ein Sprungbetrieb ohne nennenswerte Risikoerhöhung wäre nur möglich, wenn die Landepiste 08/26 nicht in Betrieb ist, auch auf der Abstellfläche in der näheren Umgebung keine Flugzeuge oder andere Geräte abgestellt sind und eine Trennung von normalem Flugbetrieb und Fallschirmsprungbetrieb gegeben ist. Auf jeden Fall ist aber die Zustimmung der Flugsicherungsstelle notwendig, weil außer den Platzflügen noch An- und Abflüge (Sicht- und Instrumentenflüge) sowie Durchflüge durch die Kontrollzone zu koordinieren sind. Bei einer Freigabe durch die Flugsicherung wäre durch diese eine Reihung vorzunehmen, welche eine sichere methodische und schnelle Abwicklung garantiert. Aufgrund seiner geographischen Lage und des schwierigen und beengten Anflugverfahrens ist der Flughafen Innsbruck nicht ideal geeignet, um den Flugverkehr und Luftfahrtsportarten nebeneinander auszuüben.

Bei Motor- und Segelflugzeugen handelt es sich um Fluggeräte mit gleichem Bewegungsverhalten, das im Gegensatz zu jenem eines Fallschirmspringers steht. Dieser benötigt - abgesehen von der Höhe des Sprunges - ca 3 min, bis er am Boden landet; dies auch für den Fall, wenn mehrere Fallschirmspringer relativ schnell hintereinander hinauspringen. Vom kurzen Anflugteil an dauert die Landung eines Motorflugzeuges hingegen ca 1 Min. Für den Fall der Zulassung von Fallschirmabsprünge auf dem Innsbrucker Flughafen müßte dieser während der Betriebszeiten schließen, um den Fallschirmspringern das Abspringen zu ermöglichen.

Mit ihrer Klage begehren die vier klagenden Fallschirmspringervereine von der Beklagten die Duldung von Fallschirmspringerlandungen durch sie bzw ihre Mitglieder auf den Grundstücken der Beklagten auf dem öffentlichen Flughafen Innsbruck, insbesondere den dort befindlichen Bewegungsflächen bzw allen anderen in Frage kommenden Flächen. Sie brachten dazu vor, die Beklagte verweigere entgegen des im LFG normierten Kontrahierungszwanges und des Umfanges der Betriebsbewilligung, wonach die Benützung des Flughafens allen Luftfahrzeugen gestattet sei, und entgegen der bisherigen Übung rechtswidrig die Durchführung von Fallschirmabsprünge. Sie habe ohne Notwendigkeit und ohne Begründung die Genehmigung der Änderung der Flugplatzbenützungsbedingungen

beantragt und auch bescheidmäßig erhalten. Diese Abänderung sei gesetz- und sittenwidrig, weil sie der Betriebspflicht der Beklagten widerspreche. Fallschirme seien nämlich Luftfahrzeuge im Sinn des § 11 LFG und daher von der Benützungsbewilligung erfaßt. Ein Kontrahierungszwang bestehe auch aufgrund des bestehenden Flugplatzzwanges gemäß § 9 LFG. Der Vereinszweck, nämlich in gemeinnütziger Weise seinen Mitgliedern die Ausübung des Fallschirmsportes zu ermöglichen, Nachwuchs heranzubilden, fortzubilden, den Leistungs- und Fallschirmsport zu fördern sowie in Katastrophenfällen Hilfe zu leisten, werde dadurch gefährdet. Auch würden wegen mangelnder Möglichkeit der Absolvierung der vorgeschriebenen Mindestabsprünge die Fallschirmsprunglizenzen der Mitglieder verfallen. Aufgrund der der Beklagten erstmals im Jahre 1960 erteilten Betriebsaufnahmegenehmigung und der folgenden Bescheide sei seit diesem Zeitpunkt der Fallschirmsprungbetrieb am Innsbrucker Flughafen möglich gewesen und auch bis zum Juni 1990 ausgeübt worden. Ein einseitiger genereller Ausschluß von Fallschirmlandungen auf dem Areal der Beklagten liege nicht in deren Wirkungsbereich. Mit ihrer Klage begehren die vier klagenden Fallschirmspringervereine von der Beklagten die Duldung von Fallschirmspringerlandungen durch sie bzw ihre Mitglieder auf den Grundstücken der Beklagten auf dem öffentlichen Flughafen Innsbruck, insbesondere den dort befindlichen Bewegungsflächen bzw allen anderen in Frage kommenden Flächen. Sie brachten dazu vor, die Beklagte verweigere entgegen des im LFG normierten Kontrahierungszwanges und des Umfanges der Betriebsbewilligung, wonach die Benützung des Flughafens allen Luftfahrzeugen gestattet sei, und entgegen der bisherigen Übung rechtswidrig die Durchführung von Fallschirmabsprünge. Sie habe ohne Notwendigkeit und ohne Begründung die Genehmigung der Änderung der Flugplatzbenützungsbedingungen beantragt und auch bescheidmäßig erhalten. Diese Abänderung sei gesetz- und sittenwidrig, weil sie der Betriebspflicht der Beklagten widerspreche. Fallschirme seien nämlich Luftfahrzeuge im Sinn des Paragraph 11, LFG und daher von der Benützungsbewilligung erfaßt. Ein Kontrahierungszwang bestehe auch aufgrund des bestehenden Flugplatzzwanges gemäß Paragraph 9, LFG. Der Vereinszweck, nämlich in gemeinnütziger Weise seinen Mitgliedern die Ausübung des Fallschirmsportes zu ermöglichen, Nachwuchs heranzubilden, fortzubilden, den Leistungs- und Fallschirmsport zu fördern sowie in Katastrophenfällen Hilfe zu leisten, werde dadurch gefährdet. Auch würden wegen mangelnder Möglichkeit der Absolvierung der vorgeschriebenen Mindestabsprünge die Fallschirmsprunglizenzen der Mitglieder verfallen. Aufgrund der der Beklagten erstmals im Jahre 1960 erteilten Betriebsaufnahmegenehmigung und der folgenden Bescheide sei seit diesem Zeitpunkt der Fallschirmsprungbetrieb am Innsbrucker Flughafen möglich gewesen und auch bis zum Juni 1990 ausgeübt worden. Ein einseitiger genereller Ausschluß von Fallschirmlandungen auf dem Areal der Beklagten liege nicht in deren Wirkungsbereich.

Nach Aufhebung der klagsabweisenden Entscheidungen der Vorinstanzen durch den Obersten Gerichtshof (zu 2 Ob 555/92) ergänzten die Kläger ihr Vorbringen auch dahin, daß es keinerlei spezifische Lärmschutzbestimmungen für den Innsbrucker Flughafen gebe und daher auch keine Lärmgrenzwerte. Die von ihnen verwendete Absetzmaschine sei besonders leise. Zur Erreichung der erforderlichen Absprunghöhe müßten die Absetzflugzeuge keineswegs über dem Flughafen kreisen. Absetzflugzeuge und Fallschirme nähmen als Luftfahrzeuge am allgemeinen Luftverkehr teil und es gebe keine Wertigkeit. Das Problem der allgemeinen Flugsicherheit sei eines der Flugsicherungsbehörde, nicht der Beklagten. Absetzflugzeuge und Fallschirmspringer stellten keine größere Gefährdung als andere Luftfahrzeuge dar. Das Areal des Flughafens Innsbruck biete eine Vielzahl von Möglichkeiten, Fallschirmspringerlandeflächen im Sinne des § 34 ZFV zu errichten, zumal es ausreichend Flächen gebe, die frei von Hindernissen im Sinne des § 35 ZFV seien. Dieser Errichtung stünde auch nicht entgegen, daß sich Teile dieser Fläche mit den Sicherheitsstreifen, Rollwegen, Fahrinnen sowie Abstellflächen oder sonstigen Bewegungsflächen decken würden. Nach Aufhebung der klagsabweisenden Entscheidungen der Vorinstanzen durch den Obersten Gerichtshof (zu 2 Ob 555/92) ergänzten die Kläger ihr Vorbringen auch dahin, daß es keinerlei spezifische Lärmschutzbestimmungen für den Innsbrucker Flughafen gebe und daher auch keine Lärmgrenzwerte. Die von ihnen verwendete Absetzmaschine sei besonders leise. Zur Erreichung der erforderlichen Absprunghöhe müßten die Absetzflugzeuge keineswegs über dem Flughafen kreisen. Absetzflugzeuge und Fallschirme nähmen als Luftfahrzeuge am allgemeinen Luftverkehr teil und es gebe keine Wertigkeit. Das Problem der allgemeinen Flugsicherheit sei eines der Flugsicherungsbehörde, nicht der Beklagten. Absetzflugzeuge und Fallschirmspringer stellten keine größere Gefährdung als andere Luftfahrzeuge dar. Das Areal des Flughafens Innsbruck biete eine Vielzahl von Möglichkeiten, Fallschirmspringerlandeflächen im Sinne des Paragraph 34, ZFV zu errichten, zumal es ausreichend Flächen gebe, die frei von Hindernissen im Sinne des Paragraph 35, ZFV seien. Dieser Errichtung stünde auch nicht entgegen, daß sich Teile dieser Fläche mit den Sicherheitsstreifen, Rollwegen, Fahrinnen sowie Abstellflächen oder sonstigen Bewegungsflächen decken würden.

Die Beklagte beantragte Klagsabweisung. Sie wendete zunächst ein, daß sie an das Verbot, das in den von der Behörde genehmigten Bedingungen enthalten ist, gebunden sei und daher nicht rechtswidrig handle. Die Änderung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen sei auch nicht gesetz- oder sittenwidrig. Sie wäre als Betreiberin des Flugplatzes verpflichtet, alle nur erdenklichen Maßnahmen zu setzen, um eine gefahrlose Benützung des Flughafens nach Möglichkeit zu gewährleisten. Wenn durch Fallschirmspringerlandungen im Gelände des Flughafens der ordnungsgemäße Flugbetrieb gefährdet sei, sei die Beklagte daher sogar verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen zu setzen. Dies habe sie durch Änderung der Zivilflugplatzbenützungsbewilligung getan, was von der Aufsichtsbehörde auch als richtige Maßnahme erkannt und deshalb genehmigt worden sei. Es treffe auch nicht zu, daß es den Klägern bzw deren Mitgliedern nicht möglich sei, Fallschirmsprünge durchzuführen, weil Außenlandungen gemäß § 9 Abs 2 LFG außerhalb von Flugplätzen mit Bewilligung des Landeshauptmannes möglich seien.

Die Beklagte beantragte Klagsabweisung. Sie wendete zunächst ein, daß sie an das Verbot, das in den von der Behörde genehmigten Bedingungen enthalten ist, gebunden sei und daher nicht rechtswidrig handle. Die Änderung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen sei auch nicht gesetz- oder sittenwidrig. Sie wäre als Betreiberin des Flugplatzes verpflichtet, alle nur erdenklichen Maßnahmen zu setzen, um eine gefahrlose Benützung des Flughafens nach Möglichkeit zu gewährleisten. Wenn durch Fallschirmspringerlandungen im Gelände des Flughafens der ordnungsgemäße Flugbetrieb gefährdet sei, sei die Beklagte daher sogar verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen zu setzen. Dies habe sie durch Änderung der Zivilflugplatzbenützungsbewilligung getan, was von der Aufsichtsbehörde auch als richtige Maßnahme erkannt und deshalb genehmigt worden sei. Es treffe auch nicht zu, daß es den Klägern bzw deren Mitgliedern nicht möglich sei, Fallschirmsprünge durchzuführen, weil Außenlandungen gemäß Paragraph 9, Absatz 2, LFG außerhalb von Flugplätzen mit Bewilligung des Landeshauptmannes möglich seien.

Im zweiten Rechtsgang brachte die Beklagte ergänzend vor, daß für die Untersagung von Fallschirmspringerlandungen triftige, nämlich sachlich gerechtfertigte Gründe vorlägen. Diese Landungen müßten wegen des Lärmschutzes vermieden werden. Zur Erreichung der erforderlichen Absprunghöhe müßten die Absetzflugzeuge über dem Areal kreisen, was erfahrungsgemäß zu einer unzumutbaren Lärmbelästigung führe, da Absetzflugzeuge im Steigflug extrem lärmintensiv seien. Zudem führe das Landen von Fallschirmspringern im Flughafenareal zu einer nicht zu vertretenden Beeinträchtigung und insbesondere Gefährdung des Flugverkehrs, weil während des Absprunges von Fallschirmspringern der Flugverkehr praktisch eingestellt werden müsse und zudem die Gefahr bestehe, daß es bei grundsätzlich nicht vermeidbaren nicht ordnungsgemäßen Landungen zu Beschädigungen von Luftfahrzeugen komme. Es liege in der Natur der Sache, daß bei einem vom Flugverkehr stark frequentierten Flugplatz wie dem Innsbrucker Flughafen Fallschirmspringerlandungen im Flughafengelände nicht mehr durchgeführt werden könnten.

Eine Durchführung von Fallschirmspringerlandungen im Bereich des Flughafens Innsbruck sei schon mangels einer der ZFV entsprechenden Fallschirmspringerlandefläche rechtlich unzulässig. Die Duldung von Landungen auf sämtlichen Grundstücken des Flughafens widerspreche den zwingenden luftfahrtrechtlichen Bestimmungen. Nach dem Klagebegehren müßten praktisch sämtliche Flächen des Flughafens den Fallschirmspringern zur Verfügung stehen, worauf aber die Kläger kein Recht hätten. Die ZFV 1972 enthalte keine gesetzliche Verpflichtung, Fallschirmspringerlandeflächen zu errichten. Bei Durchführung von Fallschirmspringerlandungen würde der übrige Flugverkehr über Gebühr eingeschränkt. Es habe sich auch in der Vergangenheit wiederholt gezeigt, daß Fallschirmspringer derart abgetrieben worden seien, daß sie nicht auf der gewünschten Zielfläche, sondern abseits derselben gelandet seien. Die Errichtung einer Fallschirmspringerlandefläche in ausreichender Entfernung von den sonstigen Bewegungsflächen sei aufgrund der flächenmäßigen Begrenzung des Flughafens Innsbruck nicht möglich. Die An- und Abflugrouten durch das Inntal und über Innsbruck seien aufgrund der geographischen Lage des Flughafens und den sich daraus ergebenden Notwendigkeiten ohnehin als schwierig und beengt zu bezeichnen. Aufgrund der in den letzten Jahren beobachteten Zunahmen des Instrumentenflugverkehrs, insbesondere der Charterflugverkehrs an Wochenenden, seien allgemeine Restriktionen des Sichtflugverkehrs zwangsläufig notwendig, weil dem Linien- und Charterflugverkehr eine gewisse Priorität einzuräumen sei. Da die Flüge zum Zwecke des Absetzens von Fallschirmspringern einerseits und andererseits Fallschirmspringer während der Sprungphase den Luftraum über und in der Nähe des Flughafens relativ lange blockierten, könnte nur der andere Flughafenverkehr verzögert werden. Dies stünde mit den Aufgaben der Flugverkehrskontrolle - nämlich der sicheren und raschen Abwicklung des zunehmenden Flugverkehrs auf dem Flughafen Innsbruck - nicht im Einklang.

Das Erstgericht wies auch im zweiten Rechtsgang die Klage ab. Es traf im wesentlichen die eingangs wiedergegebenen

Feststellungen (mit Ausnahme jener über die Zivilflugplatzbewilligungen der obersten Luftfahrtbehörde). In rechtlicher Hinsicht führte es unter anderem aus, daß es auf dem Flughafen Innsbruck unmöglich sei, eine kreisförmige Landefläche für Fallschirmspringer mit einem Durchmesser von 200 Metern zu errichten. Es sei zwar in § 9 der ZFV 1972 nicht ausdrücklich festgehalten, daß sich die dort genannten Bewegungsflächen (nicht) überlagern dürften, aufgrund der taxativen Aufzählung der Bewegungsflächen und der klaren Unterscheidung sei jedoch davon auszugehen, daß dies nicht der Fall sein dürfe. Es könne auch nicht Sinn und Zweck eines Sicherheitsstreifens sein, darauf Fallschirmabsprünge durchzuführen. Im übrigen würde die Fallschirmspringerlandefläche auch nicht den Vorschriften entsprechen, wonach sie auf Grasboden mit einem Zielkreis bestehend aus Kies oder Rollschotter, anzulegen sei, um Verletzungen zu verhindern. Bei Fallschirmspringerlandungen sei auch eine Fehllandung nicht auszuschließen, weshalb unter Umständen der Linien- und Verkehrsflug lahmgelegt würde. Bei Genehmigung von Fallschirmabsprünge auf dem Flughafen Innsbruck müßte sichergestellt werden, daß während des Sprungbetriebes kein Flugverkehr auf der Piste 08/26 stattfindet, keine Luftfahrzeuge oder sonstigen Geräte auf der Abstellfläche im Nahebereich der Fallschirmspringerlandefläche abgestellt sind und der Transport der Springer und der Fallschirmspringer am Boden gesichert ist. Dies würde § 64 LFG (richtig wohl: § 74 LFG) widersprechen, der bestimme, daß der Betrieb des Flughafens auch nach "ökonomischen und wirtschaftlichen" Gesichtspunkten geführt werden müsse. Eine entsprechende Trennung lasse sich nicht durchführen, weil der allgemeine Flugverkehr auch bei Schönwetter, wenn ein optimaler Springbetrieb möglich wäre, zunehme. Ein Parallelbetrieb von Fallschirmspringern und Flugverkehr sei insofern nicht möglich, als sich während des Anfluges eines Luftfahrzeuges zur Piste 08/26 kein Hindernis im Sicherheitsstreifen befinden dürfe. Aus diesen Überlegungen ergebe sich, daß das Verbot von Fallschirmspringerlandungen im Bereich des Innsbrucker Flughafens aufgrund der geringen räumlichen Ausdehnung des Flughafenareals und der fehlenden Möglichkeit, eine passende, dem Gesetz entsprechende Landefläche zu schaffen, gerechtfertigt sei. Das Erstgericht wies auch im zweiten Rechtsgang die Klage ab. Es traf im wesentlichen die eingangs wiedergegebenen Feststellungen (mit Ausnahme jener über die Zivilflugplatzbewilligungen der obersten Luftfahrtbehörde). In rechtlicher Hinsicht führte es unter anderem aus, daß es auf dem Flughafen Innsbruck unmöglich sei, eine kreisförmige Landefläche für Fallschirmspringer mit einem Durchmesser von 200 Metern zu errichten. Es sei zwar in Paragraph 9, der ZFV 1972 nicht ausdrücklich festgehalten, daß sich die dort genannten Bewegungsflächen (nicht) überlagern dürften, aufgrund der taxativen Aufzählung der Bewegungsflächen und der klaren Unterscheidung sei jedoch davon auszugehen, daß dies nicht der Fall sein dürfe. Es könne auch nicht Sinn und Zweck eines Sicherheitsstreifens sein, darauf Fallschirmabsprünge durchzuführen. Im übrigen würde die Fallschirmspringerlandefläche auch nicht den Vorschriften entsprechen, wonach sie auf Grasboden mit einem Zielkreis bestehend aus Kies oder Rollschotter, anzulegen sei, um Verletzungen zu verhindern. Bei Fallschirmspringerlandungen sei auch eine Fehllandung nicht auszuschließen, weshalb unter Umständen der Linien- und Verkehrsflug lahmgelegt würde. Bei Genehmigung von Fallschirmabsprünge auf dem Flughafen Innsbruck müßte sichergestellt werden, daß während des Sprungbetriebes kein Flugverkehr auf der Piste 08/26 stattfindet, keine Luftfahrzeuge oder sonstigen Geräte auf der Abstellfläche im Nahebereich der Fallschirmspringerlandefläche abgestellt sind und der Transport der Springer und der Fallschirmspringer am Boden gesichert ist. Dies würde Paragraph 64, LFG (richtig wohl: Paragraph 74, LFG) widersprechen, der bestimme, daß der Betrieb des Flughafens auch nach "ökonomischen und wirtschaftlichen" Gesichtspunkten geführt werden müsse. Eine entsprechende Trennung lasse sich nicht durchführen, weil der allgemeine Flugverkehr auch bei Schönwetter, wenn ein optimaler Springbetrieb möglich wäre, zunehme. Ein Parallelbetrieb von Fallschirmspringern und Flugverkehr sei insofern nicht möglich, als sich während des Anfluges eines Luftfahrzeuges zur Piste 08/26 kein Hindernis im Sicherheitsstreifen befinden dürfe. Aus diesen Überlegungen ergebe sich, daß das Verbot von Fallschirmspringerlandungen im Bereich des Innsbrucker Flughafens aufgrund der geringen räumlichen Ausdehnung des Flughafenareals und der fehlenden Möglichkeit, eine passende, dem Gesetz entsprechende Landefläche zu schaffen, gerechtfertigt sei.

Über Berufung der klagenden Parteien änderte das Berufungsgericht dieses Urteil dahin ab, daß es dem Klagebegehren stattgab; dies in der dahin modifizierten Form, daß die Beklagte schuldig sei, Fallschirmspringerlandungen der klagenden Parteien bzw durch deren Mitglieder innerhalb der bescheidmäßig festgelegten Flugplatzgrenzen, insbesondere auf den Bewegungsflächen des Flughafens Innsbruck, nach Maßgabe des § 57 Abs 4, 5 und 8 LVR binnen 14 Tagen zu dulden. Über Berufung der klagenden Parteien änderte das Berufungsgericht dieses Urteil dahin ab, daß es dem Klagebegehren stattgab; dies in der dahin modifizierten Form,

daß die Beklagte schuldig sei, Fallschirmspringerlandungen der klagenden Parteien bzw durch deren Mitglieder innerhalb der bescheidmäßig festgelegten Flugplatzgrenzen, insbesondere auf den Bewegungsflächen des Flughafens Innsbruck, nach Maßgabe des Paragraph 57, Absatz 4,, 5 und 8 LVR binnen 14 Tagen zu dulden.

Das Berufungsgericht traf aufgrund der von ihm beigeordneten Bescheide der obersten Zivilluftfahrtbehörde ergänzende Feststellungen über die der Beklagten erteilten Zivilflugplatzbewilligungen.

In den rechtlichen Beurteilungen gelangte es zur Auffassung, daß der Beklagten der erforderliche Beweis eines sachlich gerechtfertigten Grundes, welcher einen generellen Ausschluß von Fallschirmspringerlandungen auf dem Flughafen Innsbruck erfordere, nicht gelungen sei. Nach der Zivilflugplatzbewilligung sei der Betriebsumfang nicht im Sinne eines Ausschlusses der Benützung des Flughafens durch Fallschirme eingeschränkt, weshalb aufgrund des § 63 LFG Fallschirme grundsätzlich auf dem von der Beklagten betriebenen Flugplatz landen dürften. In den rechtlichen Beurteilungen gelangte es zur Auffassung, daß der Beklagten der erforderliche Beweis eines sachlich gerechtfertigten Grundes, welcher einen generellen Ausschluß von Fallschirmspringerlandungen auf dem Flughafen Innsbruck erfordere, nicht gelungen sei. Nach der Zivilflugplatzbewilligung sei der Betriebsumfang nicht im Sinne eines Ausschlusses der Benützung des Flughafens durch Fallschirme eingeschränkt, weshalb aufgrund des Paragraph 63, LFG Fallschirme grundsätzlich auf dem von der Beklagten betriebenen Flugplatz landen dürften.

Abgesehen davon, daß die Beklagte nur globale Sicherheitsaspekte und Lärmgründe verbunden mit einer Frequenzsteigerung - ohne nähere Ausführung - als Rechtfertigungsgrund behauptet habe und die vom Erstgericht getroffenen Feststellungen eine Änderung der Situation zum Zeitpunkt des Schlusses der Verhandlung gegenüber Sommer 1990 nicht erkennen ließen, reiche der festgestellte Sachverhalt für eine Rechtfertigung des generellen Verbotes von Fallschirmspringerlandungen nicht aus. Gerade der in § 9 LFG für Luftfahrzeuge und daher auch für Fallschirme statuierte Flugplatzzwang erfordere eine strenge Anforderung an eine Durchbrechung des Kontrahierungszwanges. Lärmschutz sei schon deshalb kein Rechtfertigungsgrund, weil in den Zivilflugplatzbenützungsbedingungen in der Mittagszeit Absetzflüge ohnedies untersagt worden seien und im übrigen ein generelles Verbot von Absetzflügen gar nicht Verfahrensgegenstand sei. Auch das Fehlen einer ausdrücklich als solche gewidmeten Fallschirmspringerlandefläche seit 1981 stelle keine sachliche Rechtfertigung dar, weil Fallschirmspringerlandungen von Personen vorgenommen würden, die den Springerberechtigungsschein besitzen müßten und auch den Bestimmungen über die Luftfahrtpiloten unterworfen seien. Zudem seien Fallschirmsprünge bis 1990 immer wieder auf dem Gelände des Innsbrucker Flughafens nach entsprechender Genehmigung erfolgt, dies sogar auf dem ganzen Gelände, und bisher seien schadensversursachende Fehllandungen von Fallschirmspringern weder erwiesen noch konkret behauptet worden. Die Aussage des Gutachters und die darauf basierende Feststellung, wonach Fehllandungen nicht auszuschließen seien, stelle eine hypothetische Schlußfolgerung dar, die auch für andere Luftfahrzeuge Gültigkeit habe. Landungen von Fallschirmspringern seien sehr wohl auch im Bereich der Sicherheitszonen technisch und rechtlich möglich. Der vom Sachverständigen in seinem Gutachten in den Plan eingezeichnete rote Kreis sei für Fallschirmspringerziellandungen geeignet, und zwar nicht (nur) aufgrund seiner Bodenbeschaffenheit (Grasfläche), sondern auch aufgrund der dort bestehenden Hindernisfreiheit. Abgesehen davon habe der Sachverständige einen Radius von 200 Metern eingezeichnet, der selbst nach § 34 ZFV nicht erforderlich wäre. Daß im Bereich des Sicherheitsstreifens auch Fallschirmspringerlandungen statthaft wären, ergebe sich aus § 2 Abs 3 ZFV, wonach für Motorflugzeuge bestimmte Zivilflugplätze auch von anderen Luftfahrzeugen (somit auch von Fallschirmen) benützt werden dürften, weil in der Zivilflugplatzbewilligung diesbezüglich nichts anderes bestimmt sei. Mangels eines Schulbetriebes sei eine permanent gewidmete Bewegungsfläche für Fallschirmspringerlandungen keineswegs erforderlich. Grundsätzlich könne jede Bewegungsfläche je nach Hindernisfreiheit und Eignung vom Fallschirmspringer in Anspruch genommen werden, wenn die erforderliche Zustimmung gemäß § 57 Abs 4 LVR [Verordnung betreffend die Regelung des Luftverkehrs BGBl 1967/56] zum Fallschirmabsprung vorliege. Auch eine erhöhte Flugfrequenz stelle letztlich auch unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit des übrigen Flugverkehrs keine die Durchbrechung des Kontrahierungszwanges rechtfertigenden sachlichen Grund dar. Ein Sprungbetrieb ohne nennenswerte Risikohöherung wäre möglich, wenn die Instrumentenpiste nicht in Betrieb sei, auf der Abstellfläche in der näheren Umgebung keine Flugzeuge oder anderen Geräte abgestellt seien und eine Trennung von normalem Flugbetrieb und Fallschirmsprungbetrieb gegeben wäre. Das dies generell während der gesamten behördlich genehmigten Betriebszeiten des Flughafens für relativ kurze Zeit oder aufgrund der Anzahl der täglich startenden und landenden Luftfahrzeuge nicht möglich sei, sei von dem Beklagten nicht einmal behauptet worden. Der Hintanhaltung

der Gefährdung des übrigen Flugverkehrs werde durch § 57 LVR Rechnung getragen, wonach Fallschirmabsprünge auf kontrollierten Flugplätzen bzw in überwachten Lufträumen nur mit Zustimmung der Flugplatzkontrollstelle bzw der Flugverkehrskontrollstelle zulässig seien. Die Sicherheitsfragen müßten daher ohnedies von diesen Stellen wahrgenommen werden. Erforderlichenfalls sei daher der Absprung nicht zu genehmigen. In Zeiten starken Flugverkehrs werde daher im Normalfall von der Flugverkehrskontrollstelle der Absetzflug nicht freigegeben und es müsse auch Absprünge für die Dauer dieser Zeit nicht zugestimmt werden. Bei unerwarteter Annäherung eines lediglich für Sichtflüge bei Tag zugelassenen Flugzeuges müsse diesbezüglich eben eine bestimmte Anordnung von der Flugplatzkontrollstelle gegeben werden (Warteschleife, Einhaltung einer bestimmten Höhe etc). Dem Klagebegehren sei daher stattzugeben, wobei darauf Bedacht genommen werden müsse, daß der zivilrechtliche Anspruch von der Erfüllung verwaltungsrechtlicher Bedingungen im Sinne des § 57 LVR abhängige und die Kläger daher keinen bedingungslosen Anspruch auf Fallschirmspringerlandungen hätten. Abgesehen davon, daß die Beklagte nur globale Sicherheitsaspekte und Lärmgründe verbunden mit einer Frequenzsteigerung - ohne nähere Ausführung - als Rechtfertigungsgrund behauptet habe und die vom Erstgericht getroffenen Feststellungen eine Änderung der Situation zum Zeitpunkt des Schlusses der Verhandlung gegenüber Sommer 1990 nicht erkennen ließen, reiche der festgestellte Sachverhalt für eine Rechtfertigung des generellen Verbotes von Fallschirmspringerlandungen nicht aus. Gerade der in Paragraph 9, LFG für Luftfahrzeuge und daher auch für Fallschirme statuierte Flugplatzzwang erfordere eine strenge Anforderung an eine Durchbrechung des Kontrahierungszwanges. Lärmschutz sei schon deshalb kein Rechtfertigungsgrund, weil in den Zivilflugplatzbenützungsbedingungen in der Mittagszeit Absetzflüge ohnedies untersagt worden seien und im übrigen ein generelles Verbot von Absetzflügen gar nicht Verfahrensgegenstand sei. Auch das Fehlen einer ausdrücklich als solche gewidmeten Fallschirmspringerlandefläche seit 1981 stelle keine sachliche Rechtfertigung dar, weil Fallschirmspringerlandungen von Personen vorgenommen würden, die den Springerberechtigungsschein besitzen müßten und auch den Bestimmungen über die Luftfahrtpiloten unterworfen seien. Zudem seien Fallschirmsprünge bis 1990 immer wieder auf dem Gelände des Innsbrucker Flughafens nach entsprechender Genehmigung erfolgt, dies sogar auf dem ganzen Gelände, und bisher seien schadensversursachende Fehlhandlungen von Fallschirmspringern weder erwiesen noch konkret behauptet worden. Die Aussage des Gutachters und die darauf basierende Feststellung, wonach Fehlhandlungen nicht auszuschließen seien, stelle eine hypothetische Schlußfolgerung dar, die auch für andere Luftfahrzeuge Gültigkeit habe. Landungen von Fallschirmspringern seien sehr wohl auch im Bereich der Sicherheitszonen technisch und rechtlich möglich. Der vom Sachverständigen in seinem Gutachten in den Plan eingezeichnete rote Kreis sei für Fallschirmspringerziellandungen geeignet, und zwar nicht (nur) aufgrund seiner Bodenbeschaffenheit (Grasfläche), sondern auch aufgrund der dort bestehenden Hindernisfreiheit. Abgesehen davon habe der Sachverständige einen Radius von 200 Metern eingezeichnet, der selbst nach Paragraph 34, ZFV nicht erforderlich wäre. Daß im Bereich des Sicherheitsstreifens auch Fallschirmspringerlandungen statthaft wären, ergebe sich aus Paragraph 2, Absatz 3, ZFV, wonach für Motorflugzeuge bestimmte Zivilflugplätze auch von anderen Luftfahrzeugen (somit auch von Fallschirmen) benützt werden dürften, weil in der Zivilflugplatzbewilligung diesbezüglich nichts anderes bestimmt sei. Mangels eines Schulbetriebes sei eine permanent gewidmete Bewegungsfläche für Fallschirmspringerlandungen keineswegs erforderlich. Grundsätzlich könne jede Bewegungsfläche je nach Hindernisfreiheit und Eignung vom Fallschirmspringer in Anspruch genommen werden, wenn die erforderliche Zustimmung gemäß Paragraph 57, Absatz 4, LVR [Verordnung betreffend die Regelung des Luftverkehrs BGBl 1967/56] zum Fallschirmabsprung vorliege. Auch eine erhöhte Flugfrequenz stelle letztlich auch unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit des übrigen Flugverkehrs keine die Durchbrechung des Kontrahierungszwanges rechtfertigenden sachlichen Grund dar. Ein Sprungbetrieb ohne nennenswerte Risikoerhöhung wäre möglich, wenn die Instrumentenpiste nicht in Betrieb sei, auf der Abstellfläche in der näheren Umgebung keine Flugzeuge oder anderen Geräte abgestellt seien und eine Trennung von normalem Flugbetrieb und Fallschirmsprungbetrieb gegeben wäre. Das dies generell während der gesamten behördlich genehmigten Betriebszeiten des Flughafens für relativ kurze Zeit oder aufgrund der Anzahl der täglich startenden und landenden Luftfahrzeuge nicht möglich sei, sei von dem Beklagten nicht einmal behauptet worden. Der Hintanhaltung der Gefährdung des übrigen Flugverkehrs werde durch Paragraph 57, LVR Rechnung getragen, wonach Fallschirmabsprünge auf kontrollierten Flugplätzen bzw in überwachten Lufträumen nur mit Zustimmung der Flugplatzkontrollstelle bzw der Flugverkehrskontrollstelle zulässig seien. Die Sicherheitsfragen müßten daher ohnedies von diesen Stellen wahrgenommen werden. Erforderlichenfalls sei daher der Absprung nicht zu genehmigen. In Zeiten starken Flugverkehrs werde daher im Normalfall von der Flugverkehrskontrollstelle der Absetzflug nicht freigegeben

und es müsse auch Absprünge für die Dauer dieser Zeit nicht zugestimmt werden. Bei unerwarteter Annäherung eines lediglich für Sichtflüge bei Tag zugelassenen Flugzeuges müsse diesbezüglich eben eine bestimmte Anordnung von der Flugplatzkontrollstelle gegeben werden (Warteschleife, Einhaltung einer bestimmten Höhe etc). Dem Klagebegehren sei daher stattzugeben, wobei darauf Bedacht genommen werden müsse, daß der zivilrechtliche Anspruch von der Erfüllung verwaltungsrechtlicher Bedingungen im Sinne des Paragraph 57, LVR abhängen und die Kläger daher keinen bedingungslosen Anspruch auf Fallschirmspringerlandungen hätten.

Die Parteifähigkeit der im Konkurs befindlichen zweitklagenden Partei sei schon deshalb zu bejahen, weil es sich bei dem geltend gemachten Anspruch um einen solchen handle, der das zur Konkursmasse gehörige Vermögen überhaupt nicht betreffe. Die Aktivlegitimation sei daher trotz der nach Durchführung der Berufungsverhandlung verfügten Konkurseröffnung zu bejahen, ebenso das Rechtsschutzinteresse, weil der Verein noch nicht aufgelöst sei.

Das Berufungsgericht sprach aus, daß die ordentliche Revision zulässig sei, weil eine oberstgerichtliche Judikatur zur Frage, welche Gründe für Flugplatzhalter als Rechtfertigung für die Durchbrechung des Kontrahierungszwanges durch das Verbot von Fallschirmspringerlandungen ausreichen, nicht vorhanden sei und der Beantwortung dieser Frage eine über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung zukomme.

Dieses Urteil bekämpft die beklagte Partei mit ihrer rechtzeitigen, in erster Linie die Klagsabweisung anstrebenden und auf den Revisionsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung der Sache gestützten Revision. Hilfsweise stellt sie auch einen Aufhebungsantrag.

Abgesehen davon, daß das Berufungsgericht den Klägern durch die Umformulierung des Urteilsspruches etwas anderes zugesprochen habe, als begehrt worden sei, stehe das angefochtene Urteil mit der Rechtsordnung nicht in Einklang, weil die Landung von Fallschirmspringern weder auf den Grundstücken des öffentlichen Flughafens Innsbruck noch unbeschränkt innerhalb der bescheidmäßig festgelegten Flugplatzgrenzen rechtlich möglich sei. Diese Landungen hätten grundsätzlich auf Fallschirmspringerlandeflächen zu erfolgen, die einen Radius von mindestens 100 Metern aufweisen müßten. Daß eine solche Fläche auf dem Flughafen Innsbruck nicht vorhanden sei, hätten die Untergerichte unstrittig festgestellt. Es sei daher die Bestimmung der Flugplatzbenützungsbedingungen, daß wegen Fehlens einer Fallschirmspringerlandefläche Landungen von Fallschirmspringern im Bereich des Flughafenareals nicht gestattet seien, sachlich gerechtfertigt.

Im Zivilflugplatzbewilligungsbescheid vom 20.9.1960 seien ausdrücklich die Bewegungsflächen angegeben, auf denen der Flughafen betrieben werden dürfe, eine Fallschirmspringerlandefläche sei nicht erwähnt. Sie (Beklagte) sei daher gar nicht berechtigt, eine Fallschirmspringerlandefläche zu errichten und somit Fallschirmspringerlandungen zu dulden. Der Kontrahierungszwang könne sich nur auf die Benützung der in Punkt I.2. lit a bis d des Bewilligungsbescheides erwähnten Bewegungsflächen beziehen. Der Urteilsspruch sei auch deshalb sachlich unrichtig, weil danach Fallschirmspringerlandungen auf sämtlichen Flächen, auch auf Gebäuden, Sicherheitseinrichtungen, Navigationseinrichtungen usw. geduldet werden müßten, was praktisch einer Gefährdung und Stilllegung des gesamten Flughafenbetriebes gleichkäme. Weder die Betonpiste, noch die unbefestigte Piste, noch die Rollwege und Abstellflächen des Innsbrucker Flughafens seien für die Landung von Fallschirmspringern technisch geeignet. Daher lasse sich aus Punkt I.3. des Bescheides vom 20.9.1960 kein Kontrahierungszwang gegenüber Fallschirmspringern ableiten. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichtes habe das Erstgericht in seinen Feststellungen ausdrücklich gerechtfertigte Gründe für die Untersagung von Fallschirmspringerlandungen festgestellt. Überdies übersehe das Berufungsgericht ihr ausdrückliches Vorbringen in den Schriftsätzen vom 19.2.1993 und 5.1.1994. Rechtlich relevant sei entgegen der Ansicht des Berufungsgerichtes auch nicht, ob im Sommer 1990 entsprechende Verhältnisse vorgelegen seien, sondern ob dies zum Zeitpunkt des Schlusses der Verhandlung erster Instanz im Jahr 1994 der Fall gewesen sei. Auch ein allenfalls bis zum Jahre 1990 bestandener rechtswidriger Zustand könne einen Anspruch der Kläger auf Duldung von Fallschirmspringerlandungen nicht rechtfertigen. Im angefochtenen Urteil werde auch übersehen, daß gerade bei Fallschirmspringern eine leichtere Möglichkeit von Außenlandungen bestehe. Daher seien auch nicht nur im Nahebereich des Flughafens Innsbruck, sondern auch im Nahebereich nahezu aller österreichischen Flughäfen wiederholt und laufend Außenlandebewilligungen für Fallschirmspringer erteilt worden. Das Berufungsgericht irre ferner, wenn es meine, daß Fallschirmspringerlandungen auf dem gesamten Gelände des Flughafens zulässig seien. Schon aus den Begriffsbestimmungen des § 1 ZFV, andererseits aber auch aus der technischen Gestaltung und der Zweckbestimmung der Anlage ergebe sich, daß Landungen von Fallschirmspringern auf Pisten, Sicherheitsstreifen, Rollwegen und Abstellflächen nicht zulässig seien. Sicherheitsstreifen seien weder mit

Pisten noch mit Fallschirmspringerlandeflächen gleichzusetzen. Diese Flächen dürften sich nicht einmal überschneiden. Der vom Sachverständigen eingezeichnete Kreis von (richtigerweise) 100 Meter Radius sei schon deshalb nicht geeignet, weil dieser mit einem Segment in die betonierte Abstellfläche rage, daher nicht zur Gänze hindernisfrei sei. Auch die vom Erstgericht herangezogenen Sicherheitsaspekte rechtfertigten unabhängig vom Fehlen einer Fallschirmspringerlandefläche sehr wohl eine Untersagung von Fallschirmspringerlandungen. Die Sicherung von Flugplatzeinrichtungen und von auf den Abstellflächen abgestellten Flugzeugen sei Aufgabe der Beklagten und nicht der Flugverkehrskontrollstelle. Im Zivilflugplatzbewilligungsbescheid vom 20.9.1960 seien ausdrücklich die Bewegungsflächen angegeben, auf denen der Flughafen betrieben werden dürfe, eine Fallschirmspringerlandefläche sei nicht erwähnt. Sie (Beklagte) sei daher gar nicht berechtigt, eine Fallschirmspringerlandefläche zu errichten und somit Fallschirmspringerlandungen zu dulden. Der Kontrahierungszwang könne sich nur auf die Benützung der in Punkt römisch eins.2. Litera a bis d des Bewilligungsbescheides erwähnten Bewegungsflächen beziehen. Der Urteilsspruch sei auch deshalb sachlich unrichtig, weil danach Fallschirmspringerlandungen auf sämtlichen Flächen, auch auf Gebäuden, Sicherheitseinrichtungen, Navigationseinrichtungen usw. geduldet werden müßten, was praktisch einer Gefährdung und Stilllegung des gesamten Flughafens gleichkäme. Weder die Betonpiste, noch die unbefestigte Piste, noch die Rollwege und Abstellflächen des Innsbrucker Flughafens seien für die Landung von Fallschirmspringern technisch geeignet. Daher lasse sich aus Punkt römisch eins.3. des Bescheides vom 20.9.1960 kein Kontrahierungszwang gegenüber Fallschirmspringern ableiten. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichtes habe das Erstgericht in seinen Feststellungen ausdrücklich gerechtfertigte Gründe für die Untersagung von Fallschirmspringerlandungen festgestellt. Überdies übersehe das Berufungsgericht ihr ausdrückliches Vorbringen in den Schriftsätzen vom 19.2.1993 und 5.1.1994. Rechtlich relevant sei entgegen der Ansicht des Berufungsgerichtes auch nicht, ob im Sommer 1990 entsprechende Verhältnisse vorgelegen seien, sondern ob dies zum Zeitpunkt des Schlusses der Verhandlung erster Instanz im Jahr 1994 der Fall gewesen sei. Auch ein allenfalls bis zum Jahre 1990 bestandener rechtswidriger Zustand könne einen Anspruch der Kläger auf Duldung von Fallschirmspringerlandungen nicht rechtfertigen. Im angefochtenen Urteil werde auch übersehen, daß gerade bei Fallschirmspringern eine leichtere Möglichkeit von Außenlandungen bestehe. Daher seien auch nicht nur im Nahebereich des Flughafens Innsbruck, sondern auch im Nahebereich nahezu aller österreichischen Flughäfen wiederholt und laufend Außenlandebewilligungen für Fallschirmspringer erteilt worden. Das Berufungsgericht irre ferner, wenn es meine, daß Fallschirmspringerlandungen auf dem gesamten Gelände des Flughafens zulässig seien. Schon aus den Begriffsbestimmungen des Paragraph eins, ZFV, andererseits aber auch aus der technischen Gestaltung und der Zweckbestimmung der Anlage ergebe sich, daß Landungen von Fallschirmspringern auf Pisten, Sicherheitsstreifen, Rollwegen und Abstellflächen nicht zulässig seien. Sicherheitsstreifen seien weder mit Pisten noch mit Fallschirmspringerlandeflächen gleichzusetzen. Diese Flächen dürften sich nicht einmal überschneiden. Der vom Sachverständigen eingezeichnete Kreis von (richtigerweise) 100 Meter Radius sei schon deshalb nicht geeignet, weil dieser mit einem Segment in die betonierte Abstellfläche rage, daher nicht zur Gänze hindernisfrei sei. Auch die vom Erstgericht herangezogenen Sicherheitsaspekte rechtfertigten unabhängig vom Fehlen einer Fallschirmspringerlandefläche sehr wohl eine Untersagung von Fallschirmspringerlandungen. Die Sicherung von Flugplatzeinrichtungen und von auf den Abstellflächen abgestellten Flugzeugen sei Aufgabe der Beklagten und nicht der Flugverkehrskontrollstelle.

Aufgrund der zwischenzeitig erfolgten Liquidation und anschließenden Konkursöffnung sei die Aktivlegitimation der zweitklagenden Partei nicht mehr gegeben, weil Aufgabe eines in Liquidation bzw im Konkurs befindlichen Vereines nicht mehr die Wahrung der Interessen der Mitglieder im Rahmen der Durchführung sportlicher Betätigung sei.

Durch nichts gerechtfertigt sei auch der Ausspruch des Berufungsgerichtes, daß die beklagte Partei verpflichtet sei, Fallschirmspringerlandungen "binnen 14 Tagen" zu dulden. Diesem Ausspruch komme auch kein inhaltlicher Sinn zu. Demnach wären die Kläger berechtigt, 14 Tage lang Fallschirmspringerlandungen durchzuführen, danach aber nicht mehr. Eine Begründung dafür sei dem angefochtenen Urteil nicht zu entnehmen.

Die klagenden Parteien erstatteten Revisionsbeantwortungen, mit denen sie die Bestätigung des Berufungsurteiles begeherten.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist nicht berechtigt.

Vorweg ist zunächst zu prüfen, welche prozessuale Auswirkungen es hat, daß zwischen der mündlichen Berufungsverhandlung und der Erlassung des Berufungsurteiles über das Vermögen des Zweitklägers der Konkurs eröffnet wurde.

Gemäß § 7 Abs 1 KO werden alle Rechtsstreitigkeiten, in denen der Gemeinschuldner Kläger oder Beklagter ist, unterbrochen. Ausgenommen sind die in § 6 Abs 3 KO bezeichneten Streitigkeiten, also jene über Ansprüche, die das zur Konkursmasse gehörige Vermögen überhaupt nicht betreffen. Zu diesen gehören einerseits Streitigkeiten, deren Gegenstand nicht vermögensrechtlicher Natur ist, und andererseits Streitigkeiten vermögensrechtlicher Natur, sofern der Streitgegenstand weder einen Aktiv- noch einen Passivbestand der (Soll-)Konkursmasse bildet (Bartsch/Pollak, KO3 I 72). Letzteres ist aber nur zu bejahen, wenn die dem Klagebegehren stattgebende Entscheidung im Prozeß auf den Stand der Sollmasse unmittelbar keinen Einfluß nimmt. Unmittelbar ist ein Einfluß aber auch dann, wenn der Streitgegenstand selbst den Sollstand der Masse nicht berührt, mit vermögensrechtlichen, die Masse betreffenden Ansprüchen aber derart eng verknüpft ist, daß sich das klagsstattgebende Urteil auf deren Bestand oder Höhe rechtsnotwendiger Weise unmittelbar auswirkt (SZ 67/168 = ecolex 1995, 812 = GesRZ 1995, 193 = NZ 1995, 165 = ZIK 1995, 24). Gemäß Paragraph 7, Absatz eins, KO werden alle Rechtsstreitigkeiten, in denen der Gemeinschuldner Kläger oder Beklagter ist, unterbrochen. Ausgenommen sind die in Paragraph 6, Absatz 3, KO bezeichneten Streitigkeiten, also jene über Ansprüche, die das zur Konkursmasse gehörige Vermögen überhaupt nicht betreffen. Zu diesen gehören einerseits Streitigkeiten, deren Gegenstand nicht vermögensrechtlicher Natur ist, und andererseits Streitigkeiten vermögensrechtlicher Natur, sofern der Streitgegenstand weder einen Aktiv- noch einen Passivbestand der (Soll-)Konkursmasse bildet (Bartsch/Pollak, KO3 römisch eins 72). Letzteres ist aber nur zu bejahen, wenn die dem Klagebegehren stattgebende Entscheidung im Prozeß auf den Stand der Sollmasse unmittelbar keinen Einfluß nimmt. Unmittelbar ist ein Einfluß aber auch dann, wenn der Streitgegenstand selbst den Sollstand der Masse nicht berührt, mit vermögensrechtlichen, die Masse betreffenden Ansprüchen aber derart eng verknüpft ist, daß sich das klagsstattgebende Urteil auf deren Bestand oder Höhe rechtsnotwendiger Weise unmittelbar auswirkt (SZ 67/168 = ecolex 1995, 812 = GesRZ 1995, 193 = NZ 1995, 165 = ZIK 1995, 24).

In der Lehre werden nicht in die Aktivmasse fallende Rechte zum Teil als höchstpersönliche Rechte definiert (Petschek/Reimer/Schiemer, Insolvenzrecht 222; Heil, Insolvenzrecht Rz 82; ebenso VwGH ZVR 1990/46 = ZfVB 1990/266). Die Entscheidung 8 Ob 593/86 spricht von Rechten, die nicht Vermögensrechte sind, wie Persönlichkeitsrechte. In die Masse fallen sollen dagegen Rechte, soweit sie in Geld umsetzbar sind (Bartsch/Pollak II 115) bzw alle Rechte mit Tausch- oder Ertragswert (Petschek/Reimer/Schiemer aaO 221). In der Lehre werden nicht in die Aktivmasse fallende Rechte zum Teil als höchstpersönliche Rechte definiert (Petschek/Reimer/Schiemer, Insolvenzrecht 222; Heil, Insolvenzrecht Rz 82; ebenso VwGH ZVR 1990/46 = ZfVB 1990/266). Die Entscheidung 8 Ob 593/86 spricht von Rechten, die nicht Vermögensrechte sind, wie Persönlichkeitsrechte. In die Masse fallen sollen dagegen Rechte, soweit sie in Geld umsetzbar sind (Bartsch/Pollak römisch II 115) bzw alle Rechte mit Tausch- oder Ertragswert (Petschek/Reimer/Schiemer aaO 221).

Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreites ist das Recht der Mitglieder der klagenden Vereine (und nicht dieser selbst, wie schon im Aufhebungsbeschluß 2 Ob 555/92 klargestellt wurde) auf Fallschirmabsprünge auf dem Flughafen der Beklagten. Nach dem unbestrittenen Vorbringen der klagenden Vereine ist es ihr Vereinszweck unter anderem, in gemeinnütziger Weise ihren Mitgliedern die Ausübung des Fallschirmsportes zu ermöglichen. Das in Durchführung dieses Vereinszweckes geltend gemachte Recht auf Einhaltung des Kontrahierungszwanges seitens der Beklagten kann nach Ansicht des erkennenden Senates einem höchstpersönlichen Recht gleichgehalten werden und hat jedenfalls keinen Tausch- oder Ertragswert, weil nicht ersichtlich ist, daß ein Erwerber bereit wäre, Geld dafür zu bezahlen, daß (weiterhin bloß) die Mitglieder der klagenden Vereine den Fallschirmsprungsport auf dem Innsbrucker Flughafen ausüben dürfen. Eine inhaltliche Änderung würde ja durch die Veräußerung gemäß § 1394 ABGB nicht eintreten. Demnach hat schon das Berufungsgericht zu Recht eine Unterbrechung des Rechtsstreites hinsichtlich der zweitklagenden Partei verneint. Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreites ist das Recht der Mitglieder der klagenden Vereine (und nicht dieser selbst, wie schon im Aufhebungsbeschluß 2 Ob 555/92 klargestellt wurde) auf Fallschirmabsprünge auf dem Flughafen der Beklagten. Nach dem unbestrittenen Vorbringen der klagenden Vereine ist es ihr Vereinszweck unter anderem, in gemeinnütziger Weise ihren Mitgliedern die Ausübung des Fallschirmsportes zu ermöglichen. Das in Durchführung dieses Vereinszweckes geltend gemachte Recht auf Einhaltung des Kontrahierungszwanges seitens der Beklagten kann nach Ansicht des erkennenden Senates einem höchstpersönlichen

Recht gleichgehalten werden und hat jedenfalls keinen Tausch- oder Ertragswert, weil nicht ersichtlich ist, daß ein Erwerber bereit wäre, Geld dafür zu bezahlen, daß (weiterhin bloß) die Mitglieder der klagenden Vereine den Fallschirmsprungsport auf dem Innsbrucker Flughafen ausüben dürfen. Eine inhaltliche Änderung würde ja durch die Veräußerung gemäß Paragraph 1394, ABGB nicht eintreten. Demnach hat schon das Berufungsgericht zu Recht eine Unterbrechung des Rechtsstreites hinsichtlich der zweitklagenden Partei verneint.

Was den weiteren Einwand der mangelnden Aktivlegitimation aufgrund der eingetretenen Liquidation dieser Partei angeht, ergibt sich aus dem Akt nicht, daß sie bereits vor dem maßgebenden Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Streitverhandlung erster Instanz ins Liquidationsstadium getreten wäre. Die Rechtsmittelgerichte haben aber gemäß § 482 Abs 2 und § 504 Abs 2 ZPO angefochtene Urteile nur auf Basis der zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Streitverhandlung vorliegenden Sachanträge und des zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Tatsachenvorbringens zu überprüfen (Rechberger/Simotta, Erkenntnisverfahren⁴ Rz 825; im gleichen Sinn Fasching, ZPR² Rz 794 und 1724). Der Einwand der fehlenden Aktivlegitimation bzw Sachlegitimation ist die Behauptung der fehlenden materiellen Berechtigung (SZ 34/186; ZVR 1969/213; ImmZ 1978, 75 uva; zuletzt 4 Ob 2154/96k; Fasching aaO Rz 338; Rechberger/Simotta aaO Rz 161). Demnach unterliegt die Einrede der durch Liquidation des Zweitklägers nach Schluß der Verhandlung erster Instanz eingetretenen mangelnden Aktivlegitimation dem Neuerungsverbot (vgl JBI 1989, 144), weshalb darauf nicht einzugehen ist. Was den weiteren Einwand der mangelnden Aktivlegitimation aufgrund der eingetretenen Liquidation dieser Partei angeht, ergibt sich aus dem Akt nicht, daß sie bereits vor dem maßgebenden Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Streitverhandlung erster Instanz ins Liquidationsstadium getreten wäre. Die Rechtsmittelgerichte haben aber gemäß Paragraph 482, Absatz 2 und Paragraph 504, Absatz 2, ZPO angefochtene Urteile nur auf Basis der zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Streitverhandlung vorliegenden Sachanträge und des zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Tatsachenvorbringens zu überprüfen (Rechberger/Simotta, Erkenntnisverfahren⁴ Rz 825; im gleichen Sinn Fasching, ZPR² Rz 794 und 1724). Der Einwand der fehlenden Aktivlegitimation bzw Sachlegitimation ist die Behauptung der fehlenden materiellen Berechtigung (SZ 34/186; ZVR 1969/213; ImmZ 1978, 75 uva; zuletzt 4 Ob 2154/96k; Fasching aaO Rz 338; Rechberger/Simotta aaO Rz 161). Demnach unterliegt die Einrede der durch Liquidation des Zweitk

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at