

TE OGH 1991/10/30 10b31/91

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 30.10.1991

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Schubert als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Hofmann, Dr. Schlosser, Dr. Graf und Dr. Schiemer als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Andrea A*****, vertreten durch Dr. Gottfried Hammerschlag, Dr. Wilhelm Dieter Eckhart, Rechtsanwälte in Klagenfurt, wider die beklagte Partei REPUBLIK ÖSTERREICH, vertreten durch die Finanzprokuratur, Wien 1., Singerstraße 17-19, wegen S 200.000,- und Feststellung infolge Revisionen der klagenden und der beklagten Parteien gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Graz als Berufungsgerichtes vom 30. April 1991, GZ 5 R 310/90-11, womit infolge Berufungen der klagenden und der beklagten Parteien das Urteil des Landesgerichtes Klagenfurt vom 25. September 1990, GZ 30 Cg 174/90-4, teils bestätigt und teils abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Beiden Revisionen wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei an Kosten des Revisionsverfahrens den Betrag von S 5.445,96 zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Der Gendarmeriebeamte Bezirksinspektor Johann SCH***** war am 12.6.1989 Pilot des Hubschraubers Type AB 206 Jet Ranger, Kennzeichen OE-BXT, dessen Halter die beklagte Republik ist. Er brachte gegen 14,30 Uhr ein schwerstverletztes Unfallsopfer aus Nötsch in das Landeskrankenhaus Klagenfurt. Das Wetter war schön, es herrschte kein übermäßiger Wind.

Zur selben Zeit fuhr die 1,59 m große, 48 kg schwere Klägerin, eine Bedienstete des Landeskrankenhauses Klagenfurt, mit ihrem Fahrrad, eine Geschwindigkeit von ca. 15 km/h einhaltend, im Gelände des Landeskrankenhauses von der Küche kommend in Richtung Unfallchirurgie. Sie war etwa 8 m östlich des Landeplatzes, als sie den Hubschrauber erstmals akustisch bewußt wahrnahm. Da Landevorgänge von Rettungshubschraubern für die Klägerin alltäglich waren, schaute sie nicht auf den Hubschrauber. Sie rechnete nicht mit einem Luftzug und war durch den vom Fluggerät entwickelten Seitenwind überrascht. Bevor der Hubschrauber auf Grund setzte, versetzte die Zugluft von den Rotorblättern des Hubschraubers die Klägerin mit ihrem Fahrrad stark seitlich, so daß sie etwa in der Mitte der Fahrbahn umkippte und verletzt liegenblieb. Sie erlitt einen Bruch im medialen Schenkelhalsbereich.

Die Klägerin begehrt von der beklagten Republik den Zuspruch des Betrages von S 200.000 samt Anhang an Schmerzensgeld und die Feststellung, daß die beklagte Partei der Klägerin für alle zukünftigen Ansprüche aus dem Vorfall vom 12.6.1989 auf dem Verbindungsweg in unmittelbarer Nähe des Hubschrauberlandeplatzes resultierend aus den erlittenen Verletzungen zur Gänze hafte. Johann SCH***** habe den Landeanflug ohne Rücksicht auf

Personen, die sich im Gefahrenbereich befunden hätten, zu schnell vorgenommen, so daß die Klägerin durch den Luftdruck der Rotationsblätter vom Fahrrad geschleudert worden sei. Es seien auch bei Durchführung des Landeanfluges verkehrstechnische Vorschriften mißachtet worden. Der Pilot sei Organ des Bundes, die Klägerin stütze ihre Ansprüche auch auf die Bestimmungen des Amtshaftungsgesetzes.

Die beklagte Partei wendete ein, den Piloten treffe kein Verschulden. Der Landeanflug sei ordnungsgemäß durchgeführt worden. Ein Rotorabwind sei kaum entstanden. Der Klägerin wäre es möglich gewesen, durch Absteigen vom Fahrrad der Gefahr zu begegnen. Bei der Landung seien Bedienstete des Krankenhauses an der Landestelle anwesend gewesen, um für zusätzliche Sicherheit zu sorgen. Der Pilot habe nicht hoheitlich als Organ des Bundes gehandelt.

Das Erstgericht wies das Leistungsbegehren ab, es sprach aus, daß die beklagte Partei für alle zukünftigen Ansprüche aus dem Unfall vom 12.6.1989 zur Hälfte hafte. Es stellte fest, es sei mit dem Hubschrauber technisch nicht möglich, einen schnellen Anflug durchzuführen, die Landung müsse vorsichtig und allmählich erfolgen. Die Abluft, die dabei entstehe, sei wesentlich geringer als bei den sonst im Rettungsdienst üblichen Hubschraubern. Die Zugluft im unmittelbaren Hubschrauberbereich sei so gering, daß auch Unbeteiligte, die keine Erfahrung mit Hubschraubern hätten, keine Probleme beim Stehen hätten. Habe der Hubschrauber auf dem Boden aufgesetzt, entwickle er keinen Abwind mehr. Johann SCH***** sei von Norden her in Richtung Hubschrauberlandeplatz geflogen. Er habe nördlich des Landeplatzes die normale Anflughöhe von 10 bis 15 m eingehalten. Im Anflug von Norden her habe Johann SCH***** das gesamte Umfeld um den Landeplatz im Blick gehabt. Ihm sei nichts besonderes aufgefallen. Er habe weder Sachen noch Personen erkannt, für die der Anflug hätte gefährlich werden können. Während des Anfluges habe es keine außergewöhnlichen Vorfälle gegeben, es seien keine ungewöhnlichen Flugmanöver erforderlich geworden. Unmittelbar während des Absetzens habe sich der Pilot ausschließlich auf den Landevorgang konzentrieren müssen. Er habe das Umfeld des Landeplatzes daher nicht im Blickfeld behalten können. In dem Zeitpunkt, in dem sich der Hubschrauber bereits in der Mitte des asphaltierten Landeplatzes befunden habe, habe Johann SCH***** ihn fachgerecht einen kurzen Augenblick in einem Abstand von etwa einem halben Meter zum Boden stabilisiert, sodann habe er mit der Front in westliche Richtung gedreht, um den Heckrotor aus dem Gefahrenbereich der Helfer zu bekommen. Anschließend habe der Hubschrauber aufgesetzt. Die Stabilisierungsphase habe 1 bis 2 Sekunden gedauert, dann sei die Drehung erfolgt. Das Absetzen selbst habe einige Sekunden gedauert. Die Klägerin habe ihr Vorbringen, der Pilot habe das Landemanöver ganz offensichtlich zu rasch durchgeführt und Flugfehler begangen, durch ihre eigene Aussage nicht bestätigen können. Die Klägerin sei mit Landevorgängen von Hubschraubern vertraut gewesen. Im Landeanflug höre man Hubschrauber selbst dann, wenn man sich in einem der Gebäude des Landeskrankenhauses befinde. Hubschrauber landeten täglich öfters. Es sei dies kein ungewöhnlicher Vorgang. Die Klägerin habe nicht mit einem Luftzug gerechnet und sei durch den vom Fluggerät entwickelten Seitenwind überrascht worden.

Rechtlich beurteilte das Erstgericht diesen Sachverhalt dahin, daß Johann SCH***** das Landemanöver völlig ordnungsgemäß durchgeführt habe. Ihm sei ein Fehlverhalten und Verschulden nicht vorzuwerfen. Der Anspruch nach § 1 AHG schließe aber die Gefährdungshaftung der beklagten Partei nicht aus. Gemäß § 19 Abs.1 LFG hafte der Halter des Luftfahrzeuges für den Schaden, der entstehe, wenn beim Betrieb eines Luftfahrzeuges durch einen Unfall jemand am Körper oder an seiner Gesundheit verletzt werde. Die Haftungsbestimmungen der §§ 19 bis 29 LFG beziehen sich nur auf sogenannte Drittschäden, die durch den Flugbetrieb außerhalb des Luftfahrzeuges entstehen, d.h. wenn der Geschädigte am Flug selbst nicht teilnehme oder die beschädigte Sache nicht in dem betreffenden Luftfahrzeug befördert werde. Dies träfe hier zu. Ein Mitverschulden des Verletzten sei nach § 20 LuftVG in Anrechnung auf die Gefährdungshaftung zu berücksichtigen. Wie sich aus den Feststellungen ableiten lasse, habe sich die Klägerin grob sorglos verhalten, indem sie trotz ihrer körperlich schwachen Konstitution den Landeanflug überhaupt nicht beachtet habe, obwohl die Wahrnehmbarkeit durch nichts eingeschränkt gewesen sei. Es gereiche ihr zum Verschulden, daß sie nicht in sicherer Entfernung vom Fahrrad gestiegen sei und damit den Unfall verhindert habe. Nach den Umständen des Falles sei ihr ein solches Verhalten auch zumutbar gewesen, weil sie sich ihrer unterdurchschnittlichen körperlichen Kräfte bewußt sein und gleichzeitig die allgemeine Tatsache in Rechnung stellen müssen, daß landende Hubschrauber Abluft verursachen. Eine Anrechnung des Mitverschuldens in Höhe von 50 % sei angemessen. Der Anspruch nach § 22 LuftVG umfasse nicht Schmerzensgeld. Aus der Krankengeschichte lasse sich ableiten, daß angesichts der Schwere der Verletzung bei der Klägerin Dauerfolgen nicht ausgeschlossen werden könnten.

Das Berufungsgericht gab der Berufung der Klägerin nicht, der der beklagten Partei teilweise Folge. Es änderte das Feststellungsurteil dahin ab, daß es die Haftung der beklagten Partei auf die Art und den Umfang des im § 22 LuftVG vorgesehenen Schadenersatzes und auf die für das Luftfahrzeug Hubschraubertyp AB 206 Jet Ranger, Kennzeichen OE-BXT vorgesehenen Haftungshöchstbeträge des § 23 LuftVG jeweils nach der am 12.6.1989 gültigen Fassung dieser Bestimmungen beschränkte. Die ordentliche Revision erklärte es für zulässig. Eine Haftung der beklagten Partei nach den Vorschriften des Amtshaftungsgesetzes sei nicht gegeben. Gemäß § 1 Abs.1 AHG hafte die beklagte Partei als Rechtsträgerin nur dann, wenn der Pilot in Vollziehung der Gesetze tätig geworden wäre. Bei Durchführung des Rettungsfluges habe der Pilot aber keine hoheitliche Aufgabe eines Rechtsträgers besorgt. Zwar sei er entsprechend der hoheitlichen Vereinbarung gemäß Art. 15 a B-VG des Bundes und des Landes Kärnten vom 18.5.1984, BGBl. Nr.273 tätig geworden. In der Regel liege aber ein Akt der Privatwirtschaftsverwaltung vor, wenn sich der Rechtsträger des rechtstechnischen Mittels eines Vertrages bediene. Maßnahmen der Vorsorge für eine erste Hilfeleistung, die § 186 ASVG aufzähle, seien von vornherein nicht hoheitlicher Natur. Im übrigen wäre der Pilot im Unfallszeitpunkt funktionell für das Land Kärnten tätig gewesen, dem das Rettungswesen in Gesetzgebung und Vollziehung zukäme. Demnach wäre die beklagte Partei für einen Anspruch nach dem Amtshaftungsgesetz auch passiv nicht legitimiert. Amtshaftung und Gefährdungshaftung schlossen einander nicht aus. Daß die Klägerin durch die Zugluft der Rotorblätter des Hubschraubers, somit beim Betrieb eines Luftfahrzeuges im Sinne des § 19 LuftVG zu Schaden gekommen sei, stehe ebenso unstrittig wie ihre schwere Verletzung durch den Unfall fest. Haftung der beklagten Partei für fremdes Verschulden komme aber nicht in Betracht, so daß die zu diesem Punkt erhobene Beweis- und Mängelrüge der Klägerin nicht behandelt werden müsse. Aus der Vereinbarung gemäß Art. 15 a B-VG könnten Pflichten nur gegen die Allgemeinheit abgeleitet werden. Schon deshalb sei die Bestimmung des § 1313 a ABGB nicht anzuwenden. Ein Anlaß zur Stellung eines Antrages auf Einleitung eines Gesetzesprüfungsverfahrens wegen Verfassungswidrigkeit des § 22 LuftVG bestehe nicht. Die Klägerin verweise auf Gefährdungshaftungsbestimmungen, die nach altösterreichischer Rechtstradition Schmerzensgeldansprüche kennen. Der Gesetzgeber sei durch den Gleichheitsgrundsatz zwar verpflichtet, an gleiche Tatbestände gleiche Rechtsfolgen zu knüpfen. Wesentliche Unterschiede im Tatsachenbereich, die in der Verschiedenheit der Tatbestände und damit in der Natur der Sache lägen, müßten jedoch zu unterschiedlichen Regelungen führen. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes entspräche es dem Gleichheitsgrundsatz, wenn der Gesetzgeber von einer Durchschnittsbetrachtung ausgehe und dabei auch eine pauschalierte Regelung treffe. Daß dabei Härtefälle entstünden, mache das Gesetz nicht gleichheitswidrig. Man könne auch nicht von vornherein sagen, daß § 22 LuftVG, der durch das Luftfahrtgesetz 1957, BGBl. Nr.253 nicht außer Kraft gesetzt worden sei, im Sinne der Ausführungen der Klägerin, die auf die Vorschriften der §§ 12 f AtomHG, § 12 EKHG und § 184 BergG verweise, unsachlich differenziere. Unter Sachlichkeit einer Regelung sei nicht ihre Zweckmäßigkeit oder Gerechtigkeit zu verstehen. Dem Gesetzgeber sei bei der Formulierung des § 22 LuftVG das Bemühen um eine sachgerechte Regelung zuzugeben, das als solches schon eine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes ausschließe. Ein prinzipielles Ordnungssystem, das vom Gesetzgeber einmal geschaffen worden sei, könne nicht als Maßstab für die Sachlichkeit einer Ausnahmeregelung herangezogen werden. Nach dem auch nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes dem Gesetzgeber eingeräumten relativ großen Spielraum sei die Regelung des § 22 LuftVG damit auch nicht exzessiv. Bei Zusammentreffen von Gefährdungshaftung der Halterin mit der Verschuldenshaftung der Verletzten finde eine Abwägung der Betriebsgefahr und des mitwirkenden Verschuldens des Geschädigten statt. Daß die Bewegung der Rotorblätter des Hubschraubers und der dadurch bewirkte Luftzug eine besondere Gefahrenquelle bildeten, könne ebenso wie die daraus abgeleitete 50 %ige Quote nicht zweifelhaft sein. Die beklagte Partei habe aber zutreffend darauf verwiesen, daß ihre Haftung für zukünftige Schäden nach den Bestimmungen der §§ 22, 23 LuftVG begrenzt sei.

Rechtliche Beurteilung

Die Revisionen beider Teile sind nicht berechtigt.

Dem Berufungsgericht kann allerdings nicht darin gefolgt werden, daß die beklagte Partei schon deshalb nicht nach den Bestimmungen des Amtshaftungsgesetzes hafte, weil Bezirksinspektor Johann SCH***** zum Unfallszeitpunkt funktionell nur für das Land Kärnten tätig geworden sei. Dabei wird übersehen, daß durch Art. XXII Z 1 WGN 1989 dem § 1 AHG ein Abs.3 angefügt wurde, wonach mit dem im § 1 Abs.1 AHG genannten Rechtsträger auch derjenige zur ungeteilten Hand haftet, als dessen Organ die handelnde Person gewählt, ernannt oder sonstwie bestellt worden ist. Nach Art. XLI Z 10 WGN 1989 ist § 1 Abs.3 AHG anzuwenden, wenn wie hier die mündliche Streitverhandlung erster

Instand nach dem 31.7.1989 geschlossen worden ist. Bezirksinspektor Johann SCH***** hat aber bei Durchführung des Rettungsfluges weder für die beklagte Republik noch für das Land Kärnten in Vollziehung der Gesetze gehandelt. Gemäß §§ 2 Z 1 und 4 Z 3 der gemäß Art.15 a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Kärnten über einen gemeinsamen Hubschrauberrettungsdienst abgeschlossenen Vereinbarung vom 18.5.1984, BGBl. Nr.273, hat zwar der Bund bei Besorgung von Rettungsflügen mit Hubschraubern den Flugbetrieb durchzuführen und hierzu die Piloten sowie die Infrastruktur zu bestellen. Funktionell fällt aber das Rettungswesen in die Kompetenz der Länder (RV 291 BlgNR 16.GP 5; Walter-Mayer, Grundriß des besonderen Verwaltungsrechts 2 660, 747). Ein eigenes Rettungsgesetz hat Kärnten (im Gegensatz zu anderen Bundesländern - vgl. Walter-Mayer aaO 747) nicht erlassen, so daß schon aus diesem Grund bei individuellen Rettungsmaßnahmen hoheitliches Handeln in Vollziehung der Gesetze nicht in Betracht kommt.

Die Haftung der beklagten Partei kann daher nur auf Grund des in Österreich sinngemäß (§ 1 Abs.1 der Verordnung über Einführung des deutschen Luftrechts in Österreich vom 1.4.1938, dRGI. I 355) anzuwendenden Luftverkehrsgesetzes dRGI. I 653 gegründet werden, dessen Vorschriften über die Haftpflicht mit Ausnahme des hier nicht zur Anwendung kommenden § 29 m durch § 152 Abs.1 lit.a LFG, BGBl. 1957/253 ausdrücklich aufrecht erhalten wurden.

Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeuges durch Unfall eine Person, die nicht im Luftfahrzeug befördert wurde, am Körper verletzt oder an der Gesundheit geschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeuges verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Es handelt sich dabei um einen Fall strengster Gefährdungshaftung, die selbst höhere Gewalt einschließt. Ein Entlastungsbeweis ist anders als etwa nach § 9 Abs.1 EKHG im Gesetz nicht vorgesehen (SZ 62/175 mwN; vgl. Schleicher-Reymann-Abraham, Das Recht der Luftfahrt 3 II Rz 3 zur korrespondierenden Vorschrift des § 33 d LuftVG; Schönwerth in Geigel, Haftpflichtprozeß 20 1022; Giemulla-Schmid, Luftverkehrsgesetz I Rz 1 zu § 33). Ob die beklagte Partei Einfluß auf die Situierung des Landeplatzes hatte, ist daher nicht relevant.

Beim Betrieb eines Luftfahrzeuges ereignet sich ein Unfall dann, wenn ein innerer Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung besteht (Koziol, Österreichisches Haftpflichtrecht II 2 484, 513; vgl. ZVR 1989/129; ZVR 1989/96 uva; Giemulla-Schmid aaO Rz 9; Schleicher-Reymann-Abraham aaO Rz 7; Schönwerth aaO 1023; RGZ 132, 262, 265; RGZ 141, 206, 208); es genügt, daß der Betrieb eine der mitwirkenden Ursachen des Unfalles war (vgl. SZ 56/51). Daß der Unfall kausal auf den Betrieb des von der beklagten Partei gehaltenen Hubschraubers zurückzuführen ist, stellte das Erstgericht unbekämpft fest. Entgegen den Revisionsausführungen der beklagten Partei liegt auch Adäquanz vor. Daß eine in der Nähe der Landungsstelle eines Hubschraubers auf einem Rad fahrende Person durch den bei der Landung eines Hubschraubers entstehenden Wind zu Sturz gebracht wird, ist keinesfalls atypisch. Der Landevorgang war vielmehr erkennbar durchaus geeignet, einen Sturz vom Rad in nicht ganz unerheblichem Grad zu begünstigen (vgl. zur Frage der Adäquanz SZ 54/108 mwN).

Der Umfang der Haftung bei Verletzung des Körpers oder Schädigung der Gesundheit bestimmt sich nach § 22 LuftVG. Danach ist nur der Ersatz der Heilungskosten sowie des Vermögensnachteiles vorgesehen, den der Verletzte dadurch erlitt, daß infolge der Verletzung seine Erwerbsfähigkeit teilweise oder dauernd aufgehoben oder gemindert oder sein Fortkommen erschwert ist oder seine Bedürfnisse vermehrt sind. Die Aufzählung der zu ersetzenden Schäden ist erschöpfend. Der Ersatz des immateriellen Schadens, somit von Schmerzensgeld, kommt daher nicht in Betracht (Koziol aaO 487; Schleicher-Reymann-Abraham aaO, § 36 dLuftVG; Giemulla-Schmid aaO Rz 1 zu § 36).

Die Klägerin hält eben wegen des Ausschlusses des Ersatzes immaterieller Schäden diese Bestimmung verfassungswidrig. Der erkennende Senat teilt diese Bedenken nicht. § 1306 ABGB geht davon aus, daß man in der Regel nicht schuldig ist, den Schaden, den jemand ohne Verschulden oder durch eine unwillkürliche Handlung verursacht hat, zu ersetzen. Dieser Grundsatz wurde in zahlreichen eine Gefährdungs- oder Erfolgshaftung anordnenden gesetzlichen Bestimmungen sowie durch die Rechtsprechung, die in vielen Fällen die Grundsätze der Gefährdungshaftung auf gefährliche Betriebe, Anlagen und Sachen analog ausdehnte, durchbrochen. Zur Frage des Ersatzes immaterieller Schäden läßt sich allerdings keine einheitliche Linie des Gesetzgebers erkennen. Die aus dem deutschen Rechtsbereich übernommenen noch in Österreich in Geltung stehenden Vorschriften des Luftverkehrs- und des Reichshaftpflichtgesetzes (§§ 21 ff LuftVG, § 3 a RHPfIG), kennen bei Haftung auf Grund von Gefährdung keine Ansprüche auf Ersatz immateriellen Schadens (Koziol aaO 422, 487 f; Giemulla-Schmid aaO Rz 1 zu § 36 dLFG; Filthaut, Haftpflichtgesetz 2 Rz 1 zu § 6; Soergel-Zeuner 11 Rz 7 zu § 847 BGB; Thomas in Palandt 50 1010). In dieser Beschränkung wird ein Korrelat zur strengeren Haftung erblickt (Filthaut aaO). Der Ausschluß immateriellen Schadens

nach § 3 a RHPfIG gilt auch gemäß § 29 Abs.2 StarkstromwegeG 1968 für Ersatzansprüche bei Körperschäden oder Tötung. Andererseits wird in neueren, die Gefährdungshaftungstatbestände regelnden Gesetze nunmehr vielfach auch der Ersatz immaterieller Schäden angeordnet. In erster Linie sind hier die Bestimmungen der §§ 12 Abs.1 Z 4 und 13 Z 4 und 5 EKHG in der Fassung der Novelle 1968 BGBl. Nr.69 zu nennen. Die RV 620 BgNR 11.GP 5 f begründet die Ersatzfähigkeit immaterieller Schäden nach dem Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz damit, daß dies altösterreichischer Auffassung entspreche, die §§ 12 und 13 AtomHG ebenfalls den Ersatz von Schmerzensgeld (allerdings nur bei längerem Siechtum) kennen und die Gerichte wegen des Fehlens von Vorschriften über Ersatz immaterieller Schäden geneigt seien, einem entfernten Verschulden nachzuspüren, das vielfach unerörtert geblieben wäre, wenn es einen Ersatz immaterieller Schäden gebe. Es sei für gerecht und billig zu halten, daß Menschen, die möglicherweise keinen wirtschaftlichen Schaden haben, aber monatelang mit heftigen Schmerzen im Krankenhaus sein müssen oder sogar ihr ganzes Leben zum Krüppel oder verunstaltet werden, von einer Entschädigung nicht ausgeschlossen bleiben sollen. Diese Regelung wurde in der Folge für eine Reihe anderer Gefährdungstatbestände beispielhaft (§ 186 BergG; § 10 Abs.2 Rohrleitungsg). Andererseits sieht § 2 Abs.1 des Polizeibefugnis- und Entschädigungsgesetzes 1988, das sich an den Bestimmungen des Gesetzes über die Gewährung von Hilfeleistungen an Opfern von Verbrechen orientiert, einen Anspruch auf Schmerzensgeld ausdrücklich nicht vor. Die RV 722 BgNR 17.GP 8 begründet dies damit, daß es sich um keinen Schadenersatz im zivilrechtlichen Sinn handelt, sondern lediglich um die Überwälzung einer Belastung, die einen "Unschuldigen" getroffen hat, auf die Allgemeinheit. Koziol aaO II 487 hält die Differenzierung beim Ersatz immaterieller Schäden nach den Bestimmungen des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes und des Luftverkehrsgesetzes in keiner Weise für sachlich gerechtfertigt.

Der erkennende Senat hat erwogen: Eine Pflicht des Obersten Gerichtshofes zur Antragstellung beim Verfassungsgerichtshof setzt relevante Gründe voraus, die für eine Verfassungswidrigkeit der angefochtenen gesetzlichen Bestimmung sprechen (Walter-Mayer, Grundriß des österreichischen Bundesverfassungsrechts⁶ Rz 1111). Solche Gründe liegen nicht schon dann vor, wenn eine Partei Bedenken an der Verfassungsmäßigkeit äußert, der Oberste Gerichtshof hat vielmehr aus eigenem die einschlägigen verfassungsrechtlichen Fragen zu prüfen (WBl. 1990, 24) und diese somit als Vorfrage zu beantworten (Adamovich-Funk, Österreichisches Verfassungsrecht³ 339). Der Sache nach wirft die Klägerin dem einfachen Gesetzgeber vor, daß er nach der Novelle zum Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz im Jahre 1968 und den in späteren Jahren erfolgten Verweisungen anderer Gefährdungstatbestände auf diese Bestimmung in der Frage des Umfanges der Haftung des Halters des Luftfahrzeuges untätig blieb und eine entsprechende Änderung des Gesetzes unterließ. Nun müssen zwar Gesetze nicht nur zum Zeitpunkt der Erlassung, sondern zu jedem Zeitpunkt ihrer Anwendung sachgerecht sein. Eine zum Zeitpunkt ihrer Erlassung sachgerechte Norm kann durch Änderung der Umstände gleichheitswidrig werden (VfSlg. 11.048/1986 mwN; Walter-Mayer, aaO Rz 1353; Adamovich-Funk aaO 381 f; Mayer in ÖJZ 1980, 343 mwN in FN91). Das verfassungsrechtliche Gleichheitsgebot verpflichtet aber den einfachen Gesetzgeber nur dann zu einem positiven Tun, wenn sonst Willkür vorläge (VfSlg. 5169/1965), d.h. wenn bei völlig gleichem Tatbestand eine Differenzierung nach unsachlichen Unterscheidungsmerkmalen herbeigeführt würde. Ein völlig gleicher Sachverhalt liegt aber bei den Haftungsbestimmungen des Luftverkehrsgesetzes zu denen des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes schon deshalb nicht vor, weil der Halter eines Luftfahrzeuges selbst im Fall höherer Gewalt Personen gegenüber, die nicht im Luftfahrzeug befördert wurden, haftet, der Betriebsunternehmer der Eisenbahn oder der Halter eines Kraftfahrzeuges aber nicht, wenn er nachweisen kann, daß der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wurde (§ 9 EKHG). Diese Differenzierung der Haftungsgrundlage läßt aber dann den Unterschied im Haftungsumfang nicht willkürlich erscheinen, so daß zu einer Antragstellung nach Art. 140 B-VG kein Anlaß besteht.

Die Klägerin behauptet weiters, daß den Piloten entgegen den von ihr bekämpften Feststellungen des Erstgerichtes, die das Berufungsgericht als irrelevant ansah, dennoch ein Verschulden treffe, und sich die beklagte Partei dieses Verschulden zurechnen lassen müsse. Nach der sinngemäß anzuwendenden Vorschrift des § 28 LuftVG bleiben Vorschriften des bürgerlichen Rechts, wonach für den beim Betrieb eines Luftfahrzeuges entstehenden Schaden der Halter in weiterem Umfang haftet, unberührt. Anders als nach § 19 Abs.2 EKHG müssen daher entweder die Voraussetzungen nach § 1315 ABGB oder ein Auswahl- bzw. Organisationsverschulden der beklagten Partei gegeben sein. Ein tatsächliches Vorbringen in dieser Richtung unterließ die Klägerin. Erstmals in der Revision stützt die Klägerin nunmehr die Haftung der beklagten Partei für das angeblich schuldhafte Verhalten des Piloten des Hubschraubers darauf, daß sie Beschäftigte des Landeskrankenhauses Klagenfurt sei und ihre Integrität dem Schutzbereich der "beteiligten Partner" zu unterstellen sei. Ganz abgesehen davon, daß es sich hier um im Revisionsverfahren

unbeachtliche Neuerungen handelt, weil der beklagten Partei bisher keineswegs die schuldhafte Verletzung von Vertragspflichten vorgeworfen wurde, mögen zwar vertragliche oder vorvertragliche Beziehungen zwischen dem schwerverletzten Unfallopfer und dem Träger des Landeskrankenhauses bestanden haben, inwiefern die beklagte Partei darin miteinbezogen sein sollte, ist aber nicht ersichtlich.

Beide Revisionen bekämpfen die von den Vorinstanzen vorgenommene Schadensteilung nach § 20 LuftVG. Diese Vorschrift verweist auf die Wertungen des § 1304 ABGB (Koziol aaO 487), die ganz allgemein in den Fällen gemischter Haftung heranzuziehen sind (RZ 1983/67; Koziol aaO I 245 mwN in FN 59). Den Ausführungen der Klägerin, es fehle deshalb an der Möglichkeit, ein sie treffendes Mitverschulden anzunehmen, weil das Berufungsgericht die von der Klägerin bekämpften Feststellungen des erstgerichtlichen Urteiles über den Landevorgang des Hubschraubers als rechtlich unerheblich nicht übernahm, kann nicht gefolgt werden. Die Klägerin hatte diese Feststellungen nämlich nur insoweit bekämpft, als sie den Landevorgang des Hubschraubers selbst betrafen. Unbekämpft blieben aber die Feststellungen über ihr eigenes Verhalten. Diese sind daher der rechtlichen Beurteilung zugrundezulegen. Danach war die Klägerin auch früher schon öfters entlang der Verbindungsstraße mit dem Fahrrad unterwegs, als zu gleicher Zeit Hubschrauber landeten. Sie mußte daher die für jedermann leicht festzustellende Erfahrung gemacht haben, daß durch den Landevorgang eines Hubschraubers Luftströmungen entfacht werden. Infolge ihrer schwächlichen körperlichen Konstitution wäre es daher naheliegend und zu erwarten gewesen, daß sie, um einen Sturz oder eine wesentliche Beeinträchtigung in ihrer Fortbewegung zu vermeiden, vom Fahrrad abgestiegen wäre. In der Mißachtung der Sorgfalt eigenen Rechtsgütern gegenüber ist dann aber ein mitwirkendes Verschulden der Klägerin im Sinn des § 1304 ABGB zu erblicken. Dieser Sorgfaltsverstoß ist aber entgegen den Ausführungen in der Revision der beklagten Partei gleichgewichtig wie die von ihr zu verantwortende Gefährdung. Ein größeres als ein gleichteiliges Verschulden der Klägerin an der Herbeiführung des Unfalles liegt nicht vor. Die Schadensaufteilung durch die Vorinstanzen ist daher zu billigen.

Beiden Revisionen ist der Erfolg zu versagen.

Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens gründet sich auf §§ 43 Abs.1, 50 ZPO. Jede der Parteien wehrte erfolgreich die Revision der anderen ab. Der beklagten Partei ist daher die Differenz der für die Revisionsbeantwortungen verzeichneten Kosten zuzuerkennen.

Anmerkung

E27686

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1991:0010OB00031.91.1030.000

Dokumentnummer

JJT_19911030_OGH0002_0010OB00031_9100000_000

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