jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 1989/7/5 2Ob129/88 (2Ob130/88)

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 05.07.1989

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Scheiderbauer als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr.Kralik, Dr.Vogel, Dr.Niederreiter und Dr.Kropfitsch als weitere Richter in den verbundenen Rechtssachen der klagenden Partei Josef E***, zuletzt Mineur, 6293 Tux Nr.120, vertreten durch Dr.Walter Anderl, Rechtsanwalt in Mayrhofen, wider die beklagten Parteien 1.) Firma H*** A*** Transport Gesellschaft m.b.H.& Co KG, 6020 Innsbruck, Fürstenweg 180 (41 Cg 3/87 des Landesgerichtes Innsbruck), 2.) Johann K***, Pilot, 5500 Bischofshofen, Hochthronstraße 15 (41 Cg 4/87 des Landesgerichtes Innsbruck), wegen S 915.535,37 (hinsichtlich beider Beklagter) und S 600.000,-- (hinsichtlich des Zweitbeklagten) sowie Feststellung (hinsichtlich beider Beklagter, Streitwert S 200.000,--), infolge Revisionen der klagenden und beklagten Parteien gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck als Berufungsgerichtes vom 1.Juni 1988, GZ 2 R 68, 69/88, womit infolge Berufungen der klagenden Partei und beklagten Parteien das Urteil des Landesgerichtes Innsbruck vom 21.Dezember 1987, GZ 41 Cg 3/87-78, teilweise bestätigt, teilweise abgeändert und teilweise aufgehoben wurde, in nicht öffentlicher Sitzung

1. zu Recht erkannt:

Spruch

Keiner der Revisionen wird Folge gegeben.

Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens bleibt dem Endurteil vorbehalten.

2. den

B e s c h l u ß

gefaßt:

Keinem der Rekurse wird Folge gegeben.

Die Kosten des Rekursverfahrens sind als weitere Verfahrenskosten zu behandeln.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 15.8.1981 ereignete sich in Mayrhofen im Zillertal ein Unfall, bei dem der Kläger als Pilot eines Hängegleiters in die sog. Wirbelschleppe des landenden Hubschraubers, amtliches Kennzeichen OE-FXG, dessen Eigentümer und Halter die Erstbeklagte und dessen Pilot der Zweitbeklagte war, geriet. Der Kläger stürzte hiedurch mit dem Hängegleiter ab und erlitt schwere Verletzungen. Der Zweitbeklagte wurde wegen dieses Unfalls vom Bezirksgericht Zell a. Z. wegen

Vergehens der fahrlässigen Körperverletzung nach § 88 Abs.4, erster Fall, StGB verurteilt, wobei ihm im Spruch dieses Urteils zur Last gelegt wurde, daß er die im Flugverkehr erforderliche Sorgfalt außer acht ließ und entgegen der Absprache mit dem Obmann des Hängegleiterclubs "Golden Eagles" während des Flugs der Hängegleiter neuerlich aufstieg, sodaß er gleichzeitig mit dem Hängegleiterpiloten Josef E*** zum Landeplatz kam, dort die Landung des Hängegleiters nicht abwartete, sondern vor diesem landete, worauf Josef E*** mit seinem Hängegleiter in die Turbulenzen, die durch den Haubschrauber verursacht wurden, geriet und abstürzte.

Der Kläger begehrte, die beiden Beklagten zur ungeteilten Hand zur Bezahlung eines Betrags von S 915.535,37, den Zweitbeklagten darüberhinaus zur Bezahlung eines Betrags von S 600.000,--, ferner die Beklagten zur ungeteilten Hand zur Zahlung einer monatlichen Rente von S 13.253,60 ab 1.2.1987, und zwar bis zum 65.Lebensjahr des Klägers zu verurteilen, wobei hinsichtlich der Erstbeklagten die Haftung beim Rentenbegehren mit der Höhe der gesetzlichen Haftungssumme begrenzt sei. Von diesem Begehren sei ein Betrag von S 66.411,17 bei Gericht zu erlegen. In den beiden in der Folge verbundenen Verfahren wurde ferner die Feststellung begehrt, daß der jeweils Beklagte für sämtliche Schäden des Klägers aus dem Flugunfall vom 15.8.1981 zu haften verpflichtet sei, wobei die Haftung der Erstbeklagten auf die im § 23 LVG normierte Haftungsbegrenzung beschränkt sei. Der Kläger brachte hiezu vor, daß er den Zweitbeklagten ersucht habe, ihn und sechs Clubkollegen auf den Brandberger Kolm zu fliegen, von wo sie dann mit dem Hängegleiter zu starten und ins Tal zu fliegen beabsichtigt hätten. Aus Sicherheitsgründen sei mit dem Zweitbeklagten vereinbart worden, daß nach Ausladung der sieben Personen auf dem Brandenberger Kolm der Hubschrauber nach einem Fallschirmspringerabsetzflug landen und bis zum vollständigen Eintreffen aller Drachenflieger (Hängegleiter) nicht mehr aufsteigen solle. Entgegen dieser Vereinbarung habe der Zweitbeklagte mit dem Hubschrauber Rundflüge durchgeführt, obwohl einer der Drachenflieger, Johann E***, den Zweitbeklagten ersucht habe, am Boden zu bleiben. Der Kläger sei beim Landeanflug von dem ebenfalls in Landung begriffenen Hubschrauber überflogen oder doch so nahe passiert worden, daß die von den Rotoren ausgehenden Wirbel ihn zum Absturz gebracht hätten. Die Erstbeklagte habe für die Beförderung des Klägers samt Hängegleiter auf den Brandenberger Kolm S 4.776,-- zuzüglich 8 % Mehrwertsteuer erhalten. Neben der Haftung nach den Bestimmungen der §§ 10 bis 20 LVG werde auch die Haftung im Sinne der §§ 29 ff. dieses Gesetzes geltend gemacht. Die Beklagten bestritten das Klagebegehren, beantragten Klagsabweisung und wendeten ein, daß der Zweitbeklagte die vom Kläger behauptete Vereinbarung gar nicht treffen habe können, da der Hubschrauber von der österr. Fallschirmspringer-Nationalmannschaft für diesen Tag gemietet worden sei und die Hängegleiter lediglich in einer Sprungpause über deren lang anhaltendes "Betteln" transportiert worden seien. Eine solche Zusage habe daher weder der Pilot des Hubschraubers noch der Trainingsleiter der Fallschirmspringer gegeben. Als sich beide Luftfahrzeuge auf gleicher Höhe begegnet hätten, seien sie auf Gegenkurs gewesen. Als der Hubschrauber auf seinem Landeplatz aufgesetzt habe, habe der Kläger nach einer Linkskurve die Flugbahn des Hubschraubers gequert und sei in dessen Rotorwirbel geraten. Diese Turbulenzen hielten sich ca. 10 bis 15 Minuten, worüber sämtliche Hängegleiterpiloten im Rahmen ihrer Ausbildung informiert würden. Zum Zeitpunkt der Begegnung habe auf Grund des Seitenabstands eine Zusammenstoßgefahr nicht bestanden. Das Fliegen einer Linkskurve sei für den Kläger, auch unabhängig von den Gefahren der Verwirbelungszone, völlig verfehlt gewesen. Vielmehr hätte er seinen Kurs talauswärts beibehalten und allenfalls in dieser Richtung auch landen müssen, sofern seine Höhe eine spätere Linkskurve und Landung in Nähe des Hubschrauberlandeplatzes nicht zugelassen habe. Dem Kläger sei die Situation des seit zwei Tagen eingerichteten Hubschrauberlandeplatzes bekannt gewesen. Wenn er trotz des im Landeanflug befindlichen Hubschraubers ebenfalls dort habe landen wollen, um in den Genuß des dort zahlreich vorhandenen Publikums zu gelangen, stelle dies ein erhebliches Sicherheitsrisiko und damit grobe Fahrlässigkeit dar, welche nicht zu Lasten des Hubschrauberpiloten gehen dürfe. Der Zweitbeklagte habe kein fliegerisches Fehlverhalten gesetzt. Im günstigsten Fall könne trotz der strafgerichtlichen Verurteilung des Zweitbeklagten dessen Verschulden derart geringfügig sein, daß es zivilrechtlich zu vernachlässigen sei. An Schmerzengeld seien höchstens S 110.000,-- der Höhe nach angemessen. Falls der Kläger nach wie vor arbeitslos sein solle, sei dies nicht auf den gegenständlichen Unfall zurückzuführen. Er habe seinen Arbeitsplatz infolge eines Überangebots von Arbeitskräften verloren. Es gebe eine Reihe von Berufen, auf die der Kläger vermittelbar sei. Hinsichtlich der dem Kläger aufgelaufenen Exekutionskosten sei die Bestreitung seiner Forderungen durch die Beklagten ihm seit jeher bekannt gewesen. Er habe daher Verbindlichkeiten nicht aufschlagen dürfen, von denen ihm bekannt gewesen sei, daß er sie nicht bezahlen würde können. Die gegenstsändlichen Forderungen des Klägers seien noch vor bzw. während des anhängigen Verfahrens von verschiedenen seiner Gläubiger in Höhe der jeweils betriebenen Forderungen gepfändet worden, sodaß der Kläger in diesem Umfang über

seine behauptete Forderung nicht verfügen könne und damit auch diese Teilbeträge nicht mehr klagsweise geltend machen habe können. Für den Fall eines Zuspruchs an den Kläger wären daher Hauptsachenbeträge, bisherige Zinsen und Prozeß- sowie Exekutionskosten aus im einzelnen von den Beklagten angeführten Exekutionsakten abzuziehen.

Das Erstgericht erkannte die Beklagten zur ungeteilten Hand schuldig, dem Kläger einen Betrag von S 725.167,68 sowie eine monatliche Rente von S 10.363,41 zu bezahlen. Den Zweitbeklagten erkannte es darüberhinaus zur Zahlung eines weiteren Betrags von S 384.000,-- (4/5 von S 480.000,--) schuldig. Ferner gab es dem Feststellungsbegehren mit 4/5, bei der Erstbeklagten mit der bereits im Klagebegehren enthaltenen Beschränkung auf die im § 23 LVG normierte Haftungsbeschränkung, statt. Das Mehrbegehren hinsichtlich beider Beklagter von S 190.367,69 und einer monatlichen Rente von weiteren S 2.890,19, das weitere Begehren gegenüber dem Zweitbeklagten von S 216.000,-- und das Feststellungsbegehren hinsichtlich des restlichen Fünftels wies das Erstgericht hingegen ab.

Das Erstgericht ging bei seiner Entscheidung im wesentlichen von folgenden Feststellungen aus:

Am 15.8.1981 fand in Mayrhofen im Zillertal ein Training der österreichischen Fallschirmspringer-Nationalmannschaft statt. Für den Transport der Fallschirmspringer engagierte Herbert P***, der das Training in Mayrhofen organisierte, den Zweitbeklagten, der hiefür den Hubschrauber B*** 212 OE-FXG der Erstbeklagten verwendete. Ein Hubschrauber dieser Type entwickelt vor allem beim Start und bei der Landung Turbulenzen in der Luft, die mehrere Minuten anhalten können.

Mit Bescheid des Amtes der Tiroler Landesregierung vom 9.1.1981 wurde der Erstbeklagten die luftfahrtbehördliche Genehmigung zur Durchführung von Außenlandungen und Außenabflügen mit den in ihrer Halterschaft befindlichen Hubschraubern auf den Außenlande- und Außenabflugplätzen in allen Gemeinden des Bundeslandes Tirol, befristet bis zum 31.12.1981, und zum Zwecke von Materialtransporten und dazu notwendigen Personentransporten in unwegsamem Gelände, welche für den Bau, die Erhaltung und die Versorgung von Schutzhütten, Berggasthöfen, Alpen, Seilbahnen, Kraftwerksanlagen, Versorgungsleitungen, Anlagen der Wildbach- und Lawinenverbauung, für die österreichischen Bundesforste, im Rahmen der Wildfütterung und dergleichen notwendig sind, sowie von Personentransporten im öffentlichen Interesse zu nichttouristischen Zwecken, wie z.B. bei Straßensperren wegen Lawinengefahr, zur Kontrolle von Anlagen des ORF, Energieversorgungsunternehmungen, der Wildbach- und Lawinenverbauung, zur Durchführung von Geländeaufnahmen, zur raschen Weiterbeförderung von Kranken und Verletzten und dergleichen erteilt. Die Durchführung von Fallschirmabsprüngen aus dem hiefür geeigneten Absetzflugzeug der oben genannten Type wurde mit gesondertem Bescheid des Amtes der Tiroler Landesregierung vom 10.8.1981 bewilligt. Dem Zweitbeklagten waren diese Bescheide bekannt. Über den Umfang dieser Bescheide hinaus wurden mündliche Zusagen seitens des Amtes der Tiroler Landesregierung nicht gemacht. Herbert P*** meldete das Training der Fallschirmspringer der Flugsicherungsstelle Innsbruck, die ein entsprechendes N*** veranlaßte, in dem darauf hingewiesen wird, daß im Fluginformationsgebiet Wien in Mayrhofen am 15. und 16. August jeweils von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr Fallschirmabsprünge aus einer maximalen Höhe von 12.000 FT über mittlerem Meeresspiegel stattfinden. Halterin des Hubschraubers war die Erstbeklagte. Als Start- bzw. Landeplatz mieteten die Fallschirmspringer das Landefeld des Hängegleiterclubs "Golden Eagles" auf den Grundparzellen 748 und 749 der KG Mayrhofen. Die diesbezüglichen Verhandlungen führten der damalige Fremdenverkehrsobamnn Dipl.Vw.S*** und der Kläger als Obmann des Hängegleiterclubs. Am 15.8.1981 wurde der Landeplatz der Hängegleiter für die Hubschrauberlandungen eingerichtet, wobei ein Bereich von 15 x 15 m unmittelbar an der Einfahrt "Mayrhofen Nord" eingezäunt wurde.

Am ersten Trainingstag herrschten gute Bedingungen, die Sicht war klar und es herrschte Windstille. Der Zweitbeklagte führte etwa alle Stunden einen Fallschirmspringerabsetzflug durch. Die Fallschirmspringer sprangen mitten über dem Tal ab. Während die Trainingsteilnehmer ihre Fallschirme packten, nahm der Zweitbeklagte mehrmals interessierte Zuschauer zu Besichtigungsflügen mit. Im Laufe des Tages ersuchte der Kläger den Zweitbeklagten, ihn und andere Mitglieder des Hängegleiterclubs "Golden Eagles" zum Brandberger Kolm zu fliegen. Nachdem der Zweitbeklagte ursprünglich abgelehnt hatte, sagte er auf eine neuerliche Anfrage hin zu. Bei diesem Gespräch waren zumindest der Kläger, der Zweitbeklagte sowie Peter S*** und Manfred G*** anwesend. Hiebei wurde

zwischen dem Kläger und dem Zweitbeklagten vereinbart, daß dieser vorerst die Hängegleiter zum Brandberger Kolm fliegt, dann die Fallschirmspringer im Tale aufnimmt, in etwa 4.000 m über Grund absetzt und hierauf wieder ins Tal zurückfliegt. Der Absprung der Fallschirmspringer aus dem Hubschrauber wurde als Startsignal für das Abfliegen der

Hängegleiter vereinbart. Weiters wurde vereinbart, daß während der Flugphase der Hängegleiter der Hubschrauber keinen weiteren Fallschirmspringerabsetzflug durchführt, sondern am Boden bis zur Landung des letzten Hängegleiters warten sollte. Weitere Vereinbarungen wurden nicht getroffen. Bevor der Kläger den Hubschrauber bestieg, hatte er in Innsbruck bei der Flugsicherung angerufen und den Flug telefonisch bekanntgegeben. Dabei wurde ihm telefonisch die Erlaubnis zum Start gegeben. Schriftliche Unterlagen darüber gibt es nicht mehr.

Der Zweitbeklagte brachte in der Folge die Hängegleiter zum Brandberger Kolm, wobei er pro Mann S 600,-- kassierte. Nachdem er auch die Fallschirmspringer abgesetzt hatte, kehrte er zum Landeplatz zurück. Nachdem die Fallschirmspringer den Hubschrauber verlassen hatten, begannen die Hängegleiterpiloten mit ihrem Abflug vom Brandberger Kolm, wobei der Kläger als letzter startete. Er verwendete einen Drachen des Modells Steinbach, Delta-Euro III.

Dieser Drachen erzielt eine Gleitzahl von 1 : 7 (Höhe zu Weite). Zwischen den Hängegleitern und dem Hubschrauber bzw. dem Boden bestand kein Funkkontakt. Als erster landete Johann E*** mit seinem Hängegleiter am üblichen Landeplatz. Noch ehe alle Hängegleiter gelandet waren, startete der Zweitbeklagte vereinbarungswidrig einen Besichtigungsflug, obwohl ihn Johann E*** vor dem Start ersuchte, mit dem Abflug bis zur Landung des letzten Hängegleiters zuzuwarten. Als Johann G***, der als vorletzter am Brandberger Kolm abgeflogen war und der Kläger den Hubschrauber bemerkten, beschlossen sie, rasch zu landen, wobei der Kläger beabsichtigte, den üblichen Landeplatz anzufliegen.

Der Landeanflug eines Hängegleiters setzt sich aus drei Stufen zusammen, wobei der Pilot zunächst im Zuge eines Gegenanflugs das Landegebiet 180 Grad zur Aufsetzrichtung überfliegt, dann nach einer 90-Grad-Kurve zur Erreichung der optimalen Einschwebehöhe den Querflug anschließt und schließlich nach einer 90-Grad-Kurve in Richtung zum gewählten Aufsetzpunkt den Endanflug durchführt. Höhenkorrekturen sind beim Hängegleiter für die Landeeinteilung nur durch Verlängern oder Verkürzen des Gegen- und Queranflugs möglich, da er im Endanflug eine vollkommen horizontale Fluglage einhalten muß.

Nachdem der Kläger nunmehr durch Kreisen seine Höhe vermindert hatte, begann er in einer Flughöhe von ca. 61 m 47 Sekunden vor dem späteren Absturz mit dem Gegenanflug südlich eines sich östlich der alten Tuxer Landesstraße befindlichen Stallgebäudes in Richtung Norden. Zu diesem Zeitpunkt hätte er den Hubschrauber und die Gefahr einer Landung in Nähe des Hubschrauberlandeplatzes erkennen können, dies, obwohl der Hängegleiterpilot nur eingeschränkte Sicht hat, nämlich nach aufwärts nur ca. 10 Grad, geradeaus seitlich sogar noch mehr, während er nach unten bzw. geradeaus nach vorn eine unbegrenzte Sichtmöglichkeit hat. Gehört hat der Kläge den Hubschrauber. Während der Kläger seinen Gegenanflug in Richtung Norden fortsetzte und ca. 32 Sekunden vor dem späteren Absturz in den Querflug überging, flog der Zweitbeklagte mit dem Hubschrauber in Richtung Süden zum Landeplatz, wobei er ca. 32 Sekunden vor seiner späteren Landung, die etwa gleichzeitig mit dem Absturz des Klägers erfolgte, noch eine Flughöhe von 65 m hatte. 25 Sekunden vor seinem späteren Absturz sah der Kläger den Hubschrauber zum ersten Mal rechts von sich in höherer Position als er selbst fliegen. Der Kläger hatte zu diesem Zeitpunkt noch eine Höhe von ca. 35 m, während sein Abstand zum Hubschrauber ca. 173 m betrug. Dieser - er befand sich gerade ca. 28 Sekunden vor seiner Landung - hatte noch eine Höhe von ca. 56 m aufzuweisen. Während der Kläger nunmehr seinen Queranflug beendete und den Endanflug einleitete, setzte der Zweitbeklagte seinen Landeanflug fort. Er nahm dabei war, daß die anderen Hängegleiter mit ihren Drachen direkt neben dem abgezäunten Hubschrauberlandeplatz niedergegangen waren. Für die letzten 300 m benötigte der Hubschrauber eine Zeit von ca. 25 Sekunden. Ungefähr zu diesem Zeitpunkt überholte er den Kläger, der gerade in den Endanflug in Richtung Südwesten eingeschwenkt war, und landete auf dem vorgesehenen Landeplatz. Der Kläger geriet in die von den Rotorblättern des Hubschraubers gebildeten Randwirbel, wobei dieser sog. Wirbelzopf hinter schweren Hubschraubern wesentlich stärker ist als bei Flächenflugzeugen, weil eine um die Hochachse rotierende Tragfläche diese Luftwirbel zusätzlich noch nach beiden Seitenrichtungen drängt, dies insbesondere bei Fahrtverringerung bis zum Stillstand des Hubschraubers über Grund. Durch diesen sich nach beiden Seiten ausdehnenden und absinkenden Luftwirbelzopf des Hubschraubers geriet der Hängegleiter des Klägers in einen unkontrollierbaren Flugzustand und stürzte aus einer Höhe von ca. 10 m ab. Hätte der Kläger den Hubschrauber schon bei Beginn seines Gegenanflugs gesehen, wäre eine Landungsänderung mit Rechtskurve um 180 Grad und anschließendem Geradeausflug zur Landung auf einer Wiese östlich einer Stromleitung, die sich östlich der alten Tuxer Landesstraße befindet, möglich gewesen, zumal er auf Grund der Tatsache, daß am Unfallstag Windstille herrschte, an eine bestimmte Landerichtung nicht gebunden gewesen wäre. Eine

Ausweichlandung 25 Sekunden vor dem Absturz in Richtung Osten wäre auf Grund der Tatsache, daß der Kläger eine zu geringe Höhe aufwies, auf Grund der oben erwähnten Stromleitung nicht möglich gewesen. Möglich gewesen wäre eine Ausweichlandung in Richtung Nord-Nordwest, wobei nicht festgestellt werden konnte, ob der Hängegleiter, der in diesem Fall in einer Entfernung von ca. 43 m von der Flugbahn des Hubschraubers, jedoch in entgegengesetzter Richtung, hätte fliegen müssen, ebenfalls in die Randwirbel geraten wäre.

Der Zweitbeklagte wurde vom Zeugen S*** zweimal mittels Funk auf den Kläger aufmerksam gemacht, zunächst zu einem Zeitpunkt, als dieser noch abkreiste, und das zweite Mal, als er sich noch ca. 4oo bis 6oo m vom Hubschrauberlandeplatz entfernt befand, also zu einem Zeitpunkt, als sich der Hängegleiter noch in Richtung Norden bewegte. Der Hängegleiter flog mit einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h, während der Zweitbeklagte die Geschwindigkeit des Hubschraubers ab einer Entfernung von ca. 950 m von der späteren Landestelle auf eine Geschwindigkeit von ca. 150 km/h kontinuierlich verlangsamte. Die Absturzstelle des Hängegleiters liegt ca. 150 m vom Landeplatz des Hubschraubers entfernt. Die Überhöhung des Hubschraubers war optisch kaum wahrnehmbar. Zu den Örtlichkeiten ist noch festzuhalten, daß die Entfernung vom Hubschrauberlandeplatz bis zur Pension "Christine", über der sich der Kläger ca. 25 Sekunden vor dem Absturz befand, ca. 290 m beträgt, die Entfernung vom Haus "Christine" in Richtung Westen zur Bundesstraße, östlich welcher der Zweitbeklagte seinen Landeanflug durchführte, ca. 159 m. Das Haus "St.Josef", über dem der Kläger ca. 32 Sekunden vor dem Absturz zum Queranflug einschwenkte, befindet sich östlich des Hauses "Christine". Im Osten daran schließt sich eine Wiese an mit einer Breite von ca. 170 m, die sich nach Norden hin ca. 100 m und nach Süden hin ca. 200 m erstreckt. Zwischen dem Haus "Christine" und dem Haus "St.Josef" befindet sich die alte Tuxer Landesstraße. Parallel dazu verläuft eine Stromleitung über die oben erwähnte Wiese, wobei sie vom westlichen Wiesenrand ca. 55 m entfernt ist. Im Anschluß an die oben erwähnten 170 m Breite, in der die Wiese eben ist, steigt eine Wiesenböschung sanft an, bis nach ca. 100 m der Wald beginnt. Die Stromleitung befindet sich ca. 8 bis 10 m über dem Erdboden. Diese Wiese ist jene, auf der der Kläger seine Ausweichlandung hätte durchführen können.

Der dem Sonderpilotenschein für Hängegleiter zugrunde liegende Kurs inkludiert auch Vorträge über die von Luftfahrzeugen verursachten Wirbelschleppen. Der Zweitbeklagte war selbst Drachenflieger und war daher in der Lage, die Flugbewegungen eines Drachens ungefähr abzuschätzen.

Zum Unfallszeitpunkt hatten Hängegleiter, die mehr als 150 m über Grund fliegen wollten, dies beim nächsten Kontrollturm zu melden, wobei jeder "Controller" die Befugnis hatte, derartige Flüge zu erlauben oder zu verbieten. Wenn geplant ist, daß am gleichen Landeplatz ein Hubschrauber Fallschirmspringer aufzunehmen und dann wegzutransportieren hat, wird eine derartige Bewilligung grundsätzlich nicht erteilt; man versucht aber in solchen Fällen, ein Einvernehmen herzustellen. Wenn der Pilot eines Hubschraubers aber die Hängegleiter selbst auf den Berg bringt, tangiert dies die Flugsicherungsstelle nicht, weil dann angenommen wird, daß die Vorgangsweise "unter den verschiedenen Luftsportarten" abgesprochen ist.

Durch den Unfall erlitt der Kläger schwere Verletzungen, und zwar ein stumpfes Thoraxtrauma mit Bruch des Brustbeins, der fünften Rippe rechts und einem Hautemphysem, sowie einen drittgradigen offenen supra- und diakondylären Oberarmtrümmerbruch rechts mit nachfolgender Fistelung, ein stumpfes Bauchtrauma mit Malgaigne'scher Beckenfraktur links, Hüftpfannenbruch links und Beckenringbruch links, einen Schambeinbruch rechts, eine Nervus-peroneus-Lähmung beidseits, eine Nervus-ulnaris-Lähmung rechts, ein stumpfes Bauchtrauma mit Leberruptur, nachfolgender Ileussymptomatik und temporärer Dünndarmfistel, Streßulcusblutungen, ein fragliches Schädel-Hirntrauma, eine Conus-Cauda-Läsion mit nachfolgender erektiler Impotenz. Er hatte Schmerzen schweren Grades 45 Tage, Schmerzen mittleren Grades 14 Wochen und Schmerzen leichten Grades 4 bis 5 Monate lang zu erdulden (gemeint: komprimiert), wobei die Einschätzung von Ungemach und verlorener Lebensfreude von Seiten der eingeschränkten Vita sexualis in den Schmerzperioden nicht mitberücksichtigt ist.

Nach dem Unfall wurde der tiefbewußtlose Kläger in die Innsbrucker Unfallchirurgie gebracht. Er befand sich bis zum 30.9.1981 in Intensivpflege, wobei mehrfache Komplikationen auftraten, und blieb dann bis 4.12.1981 weiter in der Universitätsklinik. Er wurde stützkrückengehfähig entlassen und war dann vom 16.2. bis 29.4.1982 im Rehabilitationszentrum Häring in Behandlung. Ein danach durchgeführter Arbeitsversuch scheiterte nach 3 Tagen, da der Kläger nicht in der Lage war, die geforderte Arbeitsleistung zu erbringen. Vom 3.5.1984 bis 3.August 1984 war der Kläger im Rahmen einer "Schnupperlehre" in der geschützten Werkstätte in Vomp, wo er auf die Möglichkeit der Umschulung auf eine andere Arbeit geprüft wurde. Es stellte sich aber heraus, daß er nicht geeignet war, Arbeiten

durchzuführen, dies auf Grund der Beschädigung des Ellbogengelenks und des Daumengrundgelenks. Der Kläger ist von der körperlichen Seite her auf Grund seiner Verletzungsfolgen seit dem Tag des Unfalls für keinerlei manuelle Arbeit einsetzbar, während er von Seiten seiner Ausbildung her für leichte Arbeiten wie leichte Büroarbeiten nicht geeignet ist, zumal er wegen seiner postoperativen Beschwerden, insbesondere durch die Vernarbung vom Brustbein bis zum Nabel sitzend nicht in der Lage ist, diese Arbeiten zu leisten. Es gibt wohl verschiedene Berufe, die teilweise Arbeiten mitumfassen, die vom Kläger verrichtet werden können, jedoch ist es in der Praxis kaum möglich, für den Kläger einen Beruf zu finden, der nicht auch Arbeiten mitumfaßt, die vom Kläger nicht geleistet werden können. Dazu kommt noch, daß es beim Kläger immer wieder zu Depressionen kommt, dies insbesondere durch das Bewußtsein seines körperlichen und seines sexuellen Unvermögens. Dazu kommt noch, daß er beim Stuhlgang und auch beim Urinieren große Schwierigkeiten hat. Vor dem Unfall hatte er keine sexuellen Probleme. Als Folge des Unfalls erscheinen beim Kläger auch starke Narbenbildungen.

Vor dem Unfall hatte der Kläger als Mineur einen Verdienst von zumindest monatlich S 14.000,-- 14mal im Jahr. Er war zuletzt bei der ARGE "Krafthaus Häusling, Zillergrund" beschäftigt, vorher war er als Mineur bei der ARGE Sperre Zillergrund. Die beiden Arbeitsgemeinschaften bestehen aus denselben Firmen und er wurde von der einen zur anderen Arbeitsgemeinschaft überstellt. Vor dem Unfall war er insgesamt drei Jahre lang bei diesen Arbeitsgemeinschaften beschäftigt. Die Entlassung des Klägers ist auf den Unfall zurückzuführen, er wäre ohne den Unfall mit Sicherheit weiterbeschäftigt worden, dies auch den Winter über. Nach seiner Beschäftigung bei der ARGE Häusling hätte die Möglichkeit bestanden, daß er zu den Tauernkraftwerken überstellt wird, was seine berufliche Situation verbessert hätte. Stammarbeiter war er bei der Firma U***. Die Löhne bei den Arbeitern der Bauindustrie und des Baugewerbes stiegen am 1.4.1983 um 5,2 %, am 1.4.1984 um 5 %, am 1.5.1985 um 5,2 % und am 1.5.1986 wieder um 5 %. Unter Berücksichtigung dieser Erhöhungen hätte der Kläger im Jahre 1987 einschließlich der Sonderzahlungen monatlich S 21.025,-- verdient. Vom 15.8.1981 bis 31.1.1987 beträgt sein Verdienstentgang unter Berücksichtigung der Erhöhungen insgesamt S 1,221.199,30. Bis 1.5.1984 hat er an Krankengeld und Notstandshilfe S 237.185,-- verdient, die Notstandshilfe vom 13.8.1984 bis 31.12.1984 betrug S 29.764,--, die vom 1.1.1985 bis 31.5.1985 S 33.160,--. Mit Bescheid vom 25.3.1986 wurde ihm der Anspruch auf Invaliditätspension gemäß § 254 Abs 1 Zl 1 ASVG wegen dauernder Invalidität zuerkannt, wobei die monatliche Pension vom 1.6.1985 bis 31.12.1985 S 6.684,-- betrug, ab 1.1.1986 S 6.917,90. Die Nachzahlung für die Zeit vom 1.6.1985 bis 30.4.1986 betrug S 88.942,60, wovon der Krankenversicherungsbeitrag von S 2.668,--, die Lohnsteuer von S 7.o68,90 abgezogen und ein Betrag von S 72.695,80 zur Verrechnung einer allfälligen Ersatzforderung des Landesarbeitsamtes Tirol einbehalten wurde, weshalb dem Kläger auf Grund dieses Bescheides ein Betrag von S 6.510,90 ausbezahlt wurde. Für die Zeit vom 15.1.1986 bis 31.1.1987 hat der Kläger daher insgesamt S 62.261,10 an Pensionen erzielt. Unter Abzug dieser Pensionszahlungen erlitt der Kläger für den oben genannten Zeitraum einen Verdienstentgang von S 869.507,20. Seine Minderung der Erwerbsfähigkeit wurde mit 80 % bescheidmäßig festgelegt. Aus PKW-Reparaturen hat Helmut I*** gegen den Kläger eine Forderung von S 4.912,96 und die Z*** V***

AG solche von S 2.022,48 und S 2.871,50. Auf Grund des Unfalls konnte der Kläger diese Forderungen nicht bezahlen, weshalb sie gerichtlich geltend gemacht und dann in Exekution gezogen wurden. Auf Grund der Forderung der Z*** V*** sind

insgesamt S 5.591,23 an Exekutionskosten aufgelaufen, während die Forderung des Helmut I*** in Höhe von S 4.912,96 bezahlt wurde. Auf Grund von rechtsfreundlicher Vertretung hatte Rechtsanwalt Dr.Rantner eine Forderung gegen den Kläger in Höhe von

S 45.993,42, die der Kläger auf Grund des Unfalls und der damit verbundenen Arbeitslosigkeit ebensowenig wie die vorhin genannten Forderungen bezahlen konnte. Diesbezüglich sind Exekutionskosten in Höhe von S 9.932,54 erwachsen. Schließlich war der Kläger auf Grund des Unfalls und der damit verbundenen Arbeitslosigkeit darauf angewiesen, von seiner damaligen Freundin Cilli E*** ein Darlehen zu nehmen, das er ebenfalls nicht zurückzahlen konnte. Diesbezüglich sind Exekutionskosten von S 15.806,56 aufgelaufen. Ebenso hat der Kläger auf Grund seines durch den Unfall hervorgerufenen Geldbedarfs ein Darlehen von Hermann R*** in Höhe von S 37.428,17 erhalten, das er ebenfalls nicht zurückzahlen konnte, weshalb diesbezüglich Exekutionskosten in Höhe von zumindest S 10.535,04 aufgelaufen sind. Wenn der Unfall nicht geschehen wäre, hätte der Kläger diese Schulden mit Sicherheit bezahlen

können. Insgesamt betragen die aufgelaufenen Exekutionskosten S 36.952,41. Bezüglich der Forderung des Hermann R*** von S 37.428,17 wurde der Kläger zu 12 % Zinsen seit 2.5.1983 verpflichtet, bezüglich der Forderungen der Z*** V*** zur Zahlung von 10 % Zinsen aus

S 2.841,50 seit 1.9.1981 und 10 % Zinsen aus S 2.022,48 seit 16.12.1981. Seit Juli 1984 nimmt der Kläger Bankkredit bei der T*** H*** UND G*** in Anspruch, nämlich einen Abstattungskredit in Höhe von S 250.000,--, der mit 9,5 % zu verzinsen ist, und ein Girokonto mit einer Kredithöhe von

S 210.000,--, das mit 14,4 % verzinslich ist. Während zunächst bezüglich der oben genannten Schulden des Klägers die Forderung gegen die beklagten Parteien gepfändet worden war, erklärten sich die Gläubiger Cilli E***, Hermann R*** und Helmut I*** im November 1987 mit der Einstellung der Exekution einverstanden, nicht aber die Gläubiger Z*** V*** und Dr.Helmut

Rantner in den Verfahren E 4816/85 und E 3566/85, wobei die diesbezügliche Forderung, bestehend aus Hauptsache und Exekutionskosten, insgesamt S 66.411,17 beträgt.

Rechtlich führte das Erstgericht aus, daß sich aus § 16 Abs 2 LVR ergebe, daß mit Kraft angetriebenen Luftfahrzeugen schwerer als Luft auch während des Landevorgangs Segelflugzeugen auszuweichen sei. Bei dem Hängegleiter beginne der Landeanflug ca. 100 m über Grund und setze sich aus dem Gegenanflug, dem Queranflug und dem Endanflug zusammen. Da Hängegleiter nach § 56 a des Erlasses des Bundesministeriums für Verkehr/Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 24.9.1974 in der Fassung vom 25.5.1976 Segelflugzeugen gleichzusetzen seien, habe der Zweitbeklagte ab diesem Zeitpunkt dem Kläger ab dem Beginn des Gegenanflugs auszuweichen gehabt. Der Zweitbeklagte habe diese Bestimmungen verletzt, weshalb ihn das überwiegende Verschulden am Unfall treffe, zumal er auch die mit dem Kläger getroffene Vereinbarung verletzt habe, weshalb ihm gemäß § 1295 Abs 1 ABGB auch durch Übertretung einer Vertragspflicht ein Verschulden anzulasten sei. Es treffe jedoch auch den Kläger ein Mitverschulden, da er auf Grund seines Wissens über die Gefährlichkeit von Wirbelschleppen und seines bereits vor Beginn des Landeanflugs vorhandenen Wissens über den Umstand, daß sich der Hubschrauber in der Luft befand, damit habe rechnen müssen, daß er beim Anflug an den auch vom Hubschrauber benützten Landeplatz sich einer großen Gefährdung aussetze. Er habe bei Beginn des Landeanflugs den Hubschrauber bei gehöriger Aufmerksamkeit, zu der er auf Grund der für ihn unklaren Situation verpflichtet gewesen sei, sehen müssen und ihn auch tatsächlich gehört. Es sei ihm daher anzulasten, daß er nicht einen zu diesem Zeitpunkt noch möglichen Ersatzlandeplatz angeflogen habe. Unter Abwägung dieser Umstände ergebe sich ein Verschulden des Klägers von 1/5, ein solches des Zweitbeklagten von 4/5. Die Beklagten hätten dem Kläger auch die diesem aufgelaufenen Exekutionskosten zu bezahlen, zumal die zugrunde liegenden Hauptsachenbeträge zum Teil auf Grund des Unfalls aufgelaufen seien und der Kläger sämtliche Forderungen deshalb nicht bezahlen habe können, weil er auf Grund des Unfalls arbeitsunfähig und daher ohne Einkommen gewesen sei. An Schmerzengeld sei eine Globalsumme von S 480.000,-- angemessen. Da der Kläger arbeitsunfähig sei, bestehe das Rentenbegehren zu Recht, wobei sich ein monatlicher Rentenbetrag von S 10.363,41 errechne. Da auf Grund der Schwere der vom Kläger erlittenen Verletzungen weitere Folgen nicht auszuschließen seien, sei dem Feststellungsbegehren gleichfalls im Umfang von 4/5 Folge zu geben. Beim kapitalisierten Verdienstentgang gelangte das Erstgericht zu einem Betrag von S 869.507,20, zuzüglich der Exekutionskosten von S 36.952,41, sohin insgesamt zu einem Betrag von S 906.459,61, wovon 4/5 S 725.167,68 betragen.

Das Berufungsgericht gab den vom Kläger und von den Beklagten erhobenen Berufungen teilweise Folge und änderte das Urteil des Erstgerichts mit Teilurteil dahin ab, daß unter Einbeziehung des bestätigten Teils der Zweitbeklagte zur Bezahlung von S 140.000,-- s. A. an den Kläger durch Gerichtserlag verurteilt und das Mehrbegehren, den Zweitbeklagten zur Zahlung eines weiteren Betrags von S 300.000,-- s.A. seit 16.8.1981, sowie beide beklagten Parteien zur ungeteilten Hand zur Bezahlung eines Betrags von S 476.244,27 s. A. sowie einer monatlichen Rente von S 6.626,80, beginnend ab 1.2.1987, und zwar bis zum 65. Lebensjahr des Klägers, wobei hinsichtlich der erstbeklagten Partei die Haftung mit der Höhe der gesetzlichen Haftungssumme begrenzt ist, zu verpflichten, ferner festzustellen, daß beide beklagten Parteien dem Kläger zur Hälfte für sämtliche Schäden aus dem Flugunfall vom 15.8.1981 zu haften verpflichtet sind, wobei die Haftung der erstbeklagten Partei auf die im § 23 LVG normierte Haftungsbeschränkung begrenzt ist, abgewiesen wurde. Im übrigen wurde das Urteil des Erstgerichts unter Beisetzung eines Rechtskraftvorbehalts aufgehoben. Das Berufungsgericht verwertete bei der Behandlung der Berufungen des Klägers und der Beklagten mit Einverständnis der Parteien gemäß § 364 ZPO sein Fachwissen und traf unter Anwendung der genannten Bestimmung folgende Feststellungen hinsichtlich einer weiteren Ausweichmöglichkeit für den Kläger: Wie

sich aus der Skizze, Beilage 1 des Gutachtens ON 68, ergebe, hätte sich bei einem Ausweichen des Klägers auf die Strecke Norden-Nordwesten die Ausweichlandestelle im Zwickel der Einmündung des unten auf der Skizze etwa von Osten nach Westen verlaufenden Weges in die neue Zillertal-Straße befunden. Ziehe man zudem die Bebauungsgegebenheiten in Betracht, wie sie sich insbesondere aus dem dem Strafakt beiliegenden Farbfoto (auf der Rückseite mit XX gekennzeichnet) ergebe, so scheitere eine Verlegung dieser Ausweichstrecke in einer leichten Rechtskurve in den Einmündungszwickel des genannten Weges in die alte Tuxer Landesstraße (Nord-Ostecke des Wiesengrundes laut der Skizze, Beilage 1 in ON 68) daran, daß diese Strecke zu kurz wäre. Dem Kläger wäre es aber durchaus zuzumuten gewesen, in einer Rechtskurve zunächst in die Richtung dieses Zwickels zu fliegen und dann in einer Linkskurve mit anschließendem verkürztem Endanflug etwa parallel zum erwähnten Weg zwischen alter Tuxer Landesstraße und neuer Zillertal-Straße zur Landung anzufliegen (vom Berufungsgericht mit blauer Farbe in die Skizze, Beilage 1 in ON 68, eingezeichnet). Durch dieses Flugmanöver wäre es dem Kläger immer noch möglich gewesen, die letzten 10 m über Grund im Geradeausanflug zurückzulegen. Der Kläger hätte durch dieses Ausweichmanöver zweierlei erreicht. Einmal hätte er durch diese S-förmige Kurve die Strecke seines Landeanflugs verkürzt, weil durch das Kurven ein größerer Höhenabbau pro Zeiteinheit eintritt (siehe hiezu auch die Ausführungen des Hängegleiter-Sachverständigen S*** zum Höhenabbau beim Kurven). Schon aus diesem Grunde hätte er den Abstand zu den Wirbelschleppen des Hubschraubers vergrößert. Zum anderen hätte auch die andere Streckenwahl eine Vergrößerung dieses Abstands herbeigeführt. Dies hätte jedenfalls ausgereicht, daß der Kläger in sicherem Abstand von den Wirbelschleppen und auf hindernisfreiem Feld gelandet wäre. Durch die Wahl einer größeren oder kleineren Querlage hätte es der Kläger in Händen gehabt, sowohl auf den Radius der von ihm geflogenen Kurven wie auch auf die Sinkgeschwindigkeit und damit auf die Länge der Landestrecke Einfluß zu nehmen. Ein derartiges Ausweichmanöver und eine derartige Wahl der Landestrecke wäre dem Kläger trotz des üblicherweise längeren Geradeausflugs im Endanflugteil im Hinblick auf die drohende Gefahr der Beeinträchtigung durch die Wirbelschleppen des Hubschraubers zuzumuten gewesen. Insbesondere sei zu betonen, daß im Hinblick auf das Fehlen eines beachtlichen Bodenwindes das Fliegen eines U-förmigen Landeanflugs nicht erforderlich war. Bei einem langsam oder stehend nahe dem Boden schwebenden Helikopter erzeuge der Hauptrotor Wirbelströme bis zu einem Ausmaß des Dreifachen des Rotordurchmessers, der sich bei Berührung mit dem Boden ähnlich wie die Wirbelschleppen eines Flugzeuges mit starren Flügeln verhält. Im Vorwärtsflug erzeuge der Hubschrauber ein Paar Wirbelschleppen ähnlich den an den Flügelspitzen von Flugzeugen mit starren Flügeln erzeugten Wirbelschleppen (§§ 550 A***'S Information Manual - AIM, Official Guide to Basic Flight Information and ATC Procedures = Offizieller Führer für grundlegende Fluginformation und Luftverkehrs-Verfahren, herausgegeben von der FAA, dem Bundesluftamt der Vereinigten Staaten). Es sei daher davon auszugehen, daß der Hubschrauber beim Vorbeiflug an der nord-westlichen Ecke des Wiesengrundes laut Skizze, Beilage 1 in ON 68, zwei Wirbelschleppen erzeugte, die sich im Hinblick auf die Länge der Rotorblätter von 7 m auf etwa 42 m Breite, davon jeweils die Hälfte links und rechts der Längsachse des Hubschraubers, erstrecken. Wirbelschleppen sinken (abgesehen von einer Abdrift durch Seitenwind) unter Beibehaltung dieses Abstands und unter Abbau ihrer Stärke mit einer Sinkrate von etwa 400 bis 500 Fuß pro Minute (2 bis 2,5 m/sec) und stabilisieren ihre Höhe etwa 900 Fuß (etwa 275 m) unter dem Flugweg (§ 543 AIM). Da zum Unfallszeitpunkt im fraglichen Bereich kein nennenswerter Wind herrschte, könne eine seitliche Abdrift der Wirbelschleppen vernachlässigt werden. Die Stärke der Wirbelschleppen lasse mit dem Zeitablauf und der Entfernung hinter dem die Wirbelschleppen erzeugenden Hubschrauber nach. Nach Ablauf von zwei Minuten sei keine Wirksamkeit der Wirbelschleppen mehr gegeben (§ 543 AIM), Ergänzungsgutachten ON 73). Wenn die Wirbelschleppen auf etwa 200 Fuß (60 m) über Grund gesunken sind, beginnen sie sich seitlich über Grund mit einer Geschwindigkeit von 5 Knoten (2,5 m/sec) zu bewegen (§ 543 AIM). Bedenke man, daß im vorliegenden Fall der Hubschrauber in nächster Nähe zu dem vom Sachverständigen P*** aufgezeigten Ausweichlandeplatz in nord-westlicher Ecke des Wiesengrundes (laut Skizze Beilage 1 in ON 68) eine Flughöhe von 65 m hatte, so sei mit der seitlichen Ausbreitung der Wirbelschleppe nach einem Sinken derselben auf etwa 60 m, sohin unter Berücksichtigung der Überhöhung des Rotors gegenüber der tiefsten Stelle des Hubschraubers nach etwa 3 Sekunden nach dem Überflug dieses Bereiches, zu rechnen. Ziehe man vom Seitenabstand von 28 m die seitliche Ausdehnung der von Anfang an vorhandenen Wirbelschleppe von 21 m ab, so bleibe ein restlicher seitlicher Weg der Wirbelschleppe von 57 m, der in etwa 23 Sekunden zurückgelegt werden könnte. Es wäre also denkbar, daß die Wirbelschleppe (wenngleich in abgeschwächtem Zustand) den vom Sachverständigen P*** aufgezeigten Landeplatz bereits bis zu 7 Sekunden (je nach vom Kläger für die Landung benötigten Zeit, was wiederum von der Steilheit seiner Kurven vor der Landung abgehängt wäre) vor einer Landung des Klägers erreicht hätte. Bei der vom

Berufungsgericht aufgezeigten Landestrecke wäre ein Landeplatz mindestens 150 m vom Flugweg des Hubschraubers entfernt erzielbar gewesen. Die Wirbelschleppe des Hubschraubers hätte daher eine seitliche Entfernung von 129 m zurücklegen müssen, wozu sie etwa 52 Sekunden nach dem Beginn der seitlichen Ausdehnung gebraucht hätte. Zu diesem Zeitpunkt wäre der Kläger längst gelandet gewesen, und zwar je nach der Schräglage der von ihm geflogenen Kurven zumindest 20 Sekunden oder mehr vorher. Die stark abgeschwächte Wirbelschleppe hätte ihn daher in der Luft nicht mehr erreicht und eine Beeinträchtigung seiner Landung wäre mit Sicherheit bei Wahl dieses Ausweichlandeplatzes nicht erfolgt. Im übrigen wurden die Feststellungen des Erstgerichts als unbedenklich übernommen. Zur Rechtsrüge der Berufung des Klägers führte das Berufungsgericht aus, die im § 268 ZPO normierte Bindung des Zivilrichters an den Inhalt eines rechtskräftigen verurteilenden Erkenntnisses des Strafgerichts reiche nur so weit, als es sich um die Person des dort Verurteilten handle. Bei der Beurteilung eines Mitverschuldens einer anderen Person sei der Zivilrichter frei. Die Frage des Mitverschuldens des Klägers sei daher unabhängig von der strafgerichtlichen Verurteilung des Zweitbeklagten zu lösen. Nach § 20 LVG sei auf die Frage des Mitverschuldens des geschädigten Klägers § 1304 ABGB anzuwenden. Letztere Vorschrift erfordere keine Rechtswidrigkeit im technischen Sinne, es genüge eine Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten.

In Beachtung dieser Grundsätze sei davon auszugehen, daß der Kläger bei seiner Ausbildung zum Erwerb des Sonderpilotenscheins für Hängegleiter auch über die Gefahren von Wirbelschleppen unterrichtet wurde. Hiebei habe der Kläger als Pilot für die im § 1299 ABGB normierte erhöhte Sorgfaltspflicht einzustehen. Der Kläger habe bereits vor Beginn des Gegenanflugs gewußt, daß sich der Hubschrauber (vereinbarungswidrig) in der Luft befand. Er habe daher mit der Möglichkeit einer Landung des Hubschraubers rechnen müssen. Der Kläger habe auch über die Lage des Hubschrauberlandeplatzes Bescheid gewußt, sei es doch er gewesen, der an den Verhandlungen zur Überlassung des Landefeldes für den Hubschrauber namens des Hängegleiterclubs "Golden Eagles" teilgenommen hatte. Dem Kläger als Inhaber eines Pilotenscheins habe es auch klar sein müssen, daß der Hubschrauber Außenlandungen nur an genehmigten Außenlandeplätzen durchführen durfte (§ 9 Abs 2 LFG). Der Kläger habe daher nicht der Meinung sein dürfen, der Hubschrauber werde an anderer Stelle als dem vorbereiteten Hubschrauberlandeplatz landen. Zumindest habe er wegen des Vorhandenseins eines vorbereitenden Hubschrauberlandeplatzes mit der Möglichkeit einer Landung des Hubschraubers auf diesem Platz rechnen müssen. Der Kläger wäre daher bei Beginn des Gegenanflugs verpflichtet gewesen, besonders sorgfältig nach dem Hubschrauber Ausschau zu halten. Bei gehöriger Aufmerksamkeit hätte er den Hubschrauber bei Beginn des Gegenanflugs 47 Sekunden vor dem späteren Absturz erkennen und auch sehen können, daß der Hubschrauber in niedriger Höhe in Richtung des vorbereiteten Hubschrauberlandeplatzes flog. Diese Umstände hätten, falls der Kläger eine entsprechende Beobachtung gemacht hätte, den Schluß indiziert, daß der Hubschrauber beabsichtigte, auf dem für ihn vorbereiteten Landeplatz zu landen. Der Kläger habe hiebei nicht einfach darauf vertrauen dürfen, daß der Hubschrauber seinen Landevorgang abbrechen werde. Zum einen habe der Kläger somit nicht darauf vertrauen dürfen. der Hubschrauber werde seinen Landeanflug wegen der Vorrangbestimmungen abbrechen. Zum anderen habe er auch mit der Möglichkeit rechnen müssen, daß der Hubschrauberpilot nicht darauf schließen würde, daß der Kläger, dessen Identität er naturgemäß nicht erkennen konnte, ausgerechnet auf jenem Platz landen würde, der dem Hubschrauber als Landeplatz zur Verfügung gestellt worden war. Die Situation hätte sich daher für den Kläger bei gehöriger Aufmerksamkeit bereits als zumindest so unklar dargestellt, daß er vorsichtshalber, um nicht in gefährliche Nähe zum Hubschrauber zu gelangen, bereits zu diesem Zeitpunkt oder zumindest knapp nachher auf der Gegenanflugstrecke eine Ausweichlandestrecke hätte wählen müssen.

Die Berufung gestehe selbst zu, daß dem Kläger eine unmittelbare Gefahr 30 Sekunden vor dem Absturz bewußt hätte werden können. Allerdings habe sich der Kläger entgegen den Ausführungen der Berufung zu diesem Zeitpunkt nicht nur 35 m über Grund befunden, weil er diesen geringen Abstand vom Boden erst 25 Sekunden vor dem Absturz hatte. Tatsächlich habe der Kläger den Hubschrauber erst 25 Sekunden vor dem Absturz erkannt. Daß er zu diesem Zeitpunkt die Absicht des Hubschrauberpiloten, zum Landeplatz zu fliegen, erkennen konnte, bestreitet die Berufung nicht mehr. Allerdings sei ihr darin nicht zuzustimmen, daß für den Kläger keine andere Möglichkeit als der von ihm letztlich gewählte Flugweg offen gewesen wäre. Allein die vom Sachverständigen P*** aufgezeigte Ausweichstrecke in Richtung Norden-Nordosten hätte bereits dazu geführt, daß eine Gefährdung durch die Wirbelschleppen nur mehr möglich, aber nicht sicher gewesen wäre und daß diese bereits eine deutlich geringere Intensität aufgewiesen hätten. Die vom Berufungsgericht aufgezeigte Möglichkeit einer Ausweichhandlung hätte den Kläger überhaupt vor einer Beeinträchtigung durch Wirbelschleppen bewahrt. Der vom Kläger gewählte Flugweg durch eine Linkskurve nach dem

Haus "Christine" habe ihn in den unmittelbaren Bereich vom Hubschrauber gerade erzeugter und daher wegen ihrer Intensität besonders gefährlicher Wirbelschleppen geführt. Der Kläger habe durch den von ihm gewählten Flugweg seinen Absturz geradezu heraufbeschworen. Das unmittelbare Nachfliegen des Klägers hinter dem Hubschrauber habe die Beeinträchtigung durch Wirbelschleppen geradezu unabweislich gemacht. Diese Gefährdung sei im Hinblick auf das geringe Gewicht des Hängegleiters (samt Kläger) besonders hoch gewesen. Jeder andere Flugweg, der nicht in ein festes Hindernis führte, wäre für den Kläger eine wesentlich bessere Lösung gewesen. Auch die mit Richtungsänderungen bis etwa 10 m über Grund verbundenen Lästigkeiten gegenüber einem Landeanflug, bei dem auf längere Strecke vor dem Aufsetzen geradeaus geflogen wird, stünden in keinem Vergleich zu dem Risiko, das der Kläger beim Nachfliegen hinter dem Hubschrauber einging. Dem Kläger hätte dies selbst bei einem geringen Ausmaß an Vorsicht deutlich klar werden müssen. Seine Handlungsweise, in die Gefahr eines lebensbedrohlichen Absturzes zu fliegen, habe eine völlig unverständliche Handlungsweise dargestellt. Den Kläger treffe daher ein beträchtliches Mitverschulden an dem Zustandekommen des Unfalls.

Hinsichtlich der Bemessung des Schmerzengeldes habe das Erstgericht wohl festgestellt, daß als Folge des Unfalls beim Kläger starke Narbenbildungen aufschienen. Es habe diesen Umstand aber in keiner Weise in die rechtliche Würdigung einbezogen und auch nicht dargetan, weshalb es den Verunstaltungsschaden von S 80.000,-- nicht zugesprochen habe. Im Hinblick auf die Schwere der Verletzungen sowie der Verletzungsfolgen erscheine es durchaus angemessen, über die reinen Schmerzperioden hinaus eine Aufrundung des Schmerzengeldes in verlangter Höhe von S 600.000,-- (inkl. Verunstaltungsschaden) zuzusprechen. Das Erstgericht habe unter Berücksichtigung der "sichtbaren" Nachwirkungen der Verletzungen eine Globalsumme von S 480.000,-- an Schmerzengeld als angemessen erachtet. Ob es im Hinblick auf den Hinweis auf "sichtbare" Nachwirkungen auch die Verunstaltungsentschädigung in diesen Globalbetrag einbezog, ergebe sich aus der Begründung der angefochtenen Entscheidung genauso wenig wie, ob das Erstgericht überhaupt eine Verunstaltungsentschädigung als gerechtfertigt erachtete. Außerdem habe das Erstgericht die angeführte Teilzahlung von S 100.000,-- nicht berücksichtigt, wobei allerdings auch nicht feststehe, inwieweit der Kläger diese bei seiner letzten Fassung des Klagebegehrens bereits berücksichtigt habe. Diese Umstände seien noch aufzuklären.

Zur Berufung der Beklagten führte das Gericht zweiter Instanz aus, es dürfe infolge der Bindungswirkung des rechtskräftigen verurteilenden Straferkenntnisses das Vorliegen des Rechtswidrigkeitszusammenhangs zwischen dem dem Beschuldigten im Strafverfahren vorgeworfenen Verstoß und dem Eintritt der Unfallsfolgen vom Zivilgericht einer selbständigen vom Strafurteil abweichenden Prüfung nicht mehr unterzogen werden. Schon aus diesem Grunde sei es dem Zivilgericht verwehrt, hinsichtlich der Vereinbarung zwischen dem Kläger und dem Zweitbeklagten, daß letzterer vorerst die Hängegleiter zum Brandberger Kolm fliegt, dann die Fallschirmspringer im Tal aufnimmt und in etwa 4.000 m (über Grund) absetzt und hierauf wieder ins Tal zurückfliegt, wobei der Absprung der Fallschirmspringer aus dem Hubschrauber als Startsignal für das Abfliegen der Hängegleiter vereinbart wurde und während der Flugphase der Hängegleiter der Hubschrauber keinen weiteren Fallschirmspringerabsetzflug durchführen, sondern am Boden bis zur Landung des letzten Hängegleiters warten sollte, von den angeführten Feststellungen des Strafgerichts abweichende Feststellungen zu treffen und die Frage des Rechtswidrigkeitszusammenhangs im Hinblick auf den Schutzzweck der getroffenen Vereinbarung einer erneuten Prüfung zu unterziehen. Zusammengefaßt ergebe sich, daß der Zweitbeklagte einerseits durch Einhaltung der Bestimmung des § 12 Abs 2 LVR den Vorrang des Klägers überhaupt nicht verletzt habe, und daß andererseits der Schutzzweck der Vorrangregeln des LVR, insbesondere auch der § 16 LVR, die von Wirbelschleppen ausgehenden Gefahren nicht umfasse, sondern (sehe man von der Frage der erwähnten Vereinbarung ab) es einzig Sache des Klägers gewesen wäre, dafür zu sorgen, die Wirbelschleppengefahr zu vermeiden oder zu meistern. Im Strafurteil sei dem Zweitbeklagten allerdings eine Vorrangverletzung im Sinne des § 16 LVR insoweit vorgeworfen worden, als er die Landung des Hängegleiters nicht abgewartet habe, sondern vor diesem gelandet sei. Das Zivilgericht sei gemäß § 268 ZPO nämlich auch in der Frage des Bestehens des Rechtswidrigkeitszusammenhangs zwischen dem Normenverstoß des Beschuldigten und den vom Strafgericht zu beurteilenden Unfallsgeschehen an das verurteilende Straferkenntnis gebunden, weil das Strafgericht bei Verneinung dieses Rechtswidrigkeitszusammenhangs zu einem Freispruch hätte gelangen müssen. Allerdings erstrecke sich die Bindung nicht auf die vom Strafgericht vorgenommene rechtliche Qualifikation des festgestellten Sachverhalts. Bedenke man, daß die beiden Luftfahrzeuge weder zusammengestoßen seien, noch daß der Unfall wegen einer bestehenden Zusammenstoßgefahr erfolgte, noch daß eine solche überhaupt bestand, so komme man zum Ergebnis, daß dem Zweitbeklagten eine Vorrangverletzung überhaupt nicht zur Last zu legen sei. Bejahe man aber trotz der

fehlenden Rechtswidrigkeit des Verhaltens des Zweitbeklagten im Sinne der §§ 12 und 16 LVR im Hinblick auf die Bindungen an den vom Strafgericht angenommenen Rechtswidrigkeitszusammenhang einen solchen, so könnte im Hinblick auf die unrichtige Lösung der Vorrangfrage durch das Strafgericht die Vorrangverletzung dem Zweitbeklagten bei Ausmessung des beiderseitigen Verschuldens nur eine geringe, nahezu zu vernachlässigende Rolle spielen. Anders sei es mit dem Verstoß des Zweitbeklagten gegen die getroffene Vereinbarung, von der mangels gegenteiliger Absprache anzunehmen sei, daß sie auch zum Schutz der Hängegleiter, und in diesem Zusammenhang nicht nur zum Schutz vor Zusammenstößen, sondern auch zum Schutz vor anderen Gefahren, wie eben der Wirbelschleppen, diente. Wenngleich der Zweitbeklagte bei Ansichtigwerden des Hängegleiters des Klägers nicht zwingend annehmen mußte, daß es sich bei diesem um einen von der Vereinbarung geschützten Hängegleiter handle, so habe er dennoch mit der Möglichkeit rechnen müssen, daß der Pilot des von ihm gesichteten Hängegleiters dem vom Schutz der Vereinbarung erfaßten Personenkreis angehörte, wobei die Wahrscheinlichkeit eher für als gegen diese Möglichkeit sprach. Der Kläger habe daher damit rechnen müssen, daß der Pilot des Hängegleiters zu den durch die Vereinbarung besonders geschützten Personen gehörte. Er habe auch mit der Möglichkeit rechnen müssen, daß der Hängegleiter irgendwo im Bereich des Landesplatzes (wenngleich nicht in dem für den Hubschrauber abgezäunten kleinen Bereich) landen würde. Im Hinblick auf den Umstand, daß der Zweitbeklagte sich mit dem Hubschrauber vereinbarungswidrig in der Luft befand, wäre er zu besonderer Vorsicht verpflichtet gewesen. Freilich wäre von ihm nicht zu erwarten gewesen, daß er vor der Landung den Hubschrauber ohne Vorwärtsbewegung in der Luft schwebend halten würde (hier wäre die Gefahr des Wirbelstroms, der sich dann nicht zu Wirbelschleppen ausgebildet hätte, sondern sich in allen Richtungen rund um den Hubschrauber über die Erdoberfläche vom Hubschrauber weg fortbewegt hätte, noch größer geworden), doch hätte von ihm bei Erblicken des Hängegleiters erwartet werden können, daß er in einer leichten Rechtskurve, also vom Hängegleiter weg, abdrehen, wieder etwas Höhe gewinnen und nach der Landung des Hängegleiters zu einem neuen Landeanflug anfliegen würde.

Bei Abwägung des beiderseitigen Verschuldens sei unter Berücksichtigung der Bindung an die strafgerichtliche Verurteilung, bei der allerdings eine allenfalls anzunehmende Vorrangverletzung des Zweitbeklagten nach § 16 LVR nur ganz geringfügig ins Gewicht falle, unter Bedachtnahme auf das geradezu unbegreiflich leichtsinnige Einbiegen des Klägers hinter dem Hubschrauber in die Gefahrenzone der Wirbelschleppen davon auszugehen, daß weder das Verschulden des einen noch jenes des anderen Piloten überwiege. Es sei daher eine Verschuldensaufteilung im Verhältnis von 1 : 1 vorzunehmen.

Hinsichtlich des Verdienstentgangs seien die Ausführungen des Sachverständigen Dr. B*** weder schlüssig begründet noch überprüfbar. Inwieweit der Kläger sitzend nicht arbeiten könne, ergebe sich weder aus dem Gutachten Dr. B***, noch aus dem unfallchirurgischen Gutachten Dr. L***. Der Sachverständige Dr. L*** habe eine Abgrenzung der Arbeitsfähigkeit des Klägers nur in bezug auf schwerere körperliche Arbeiten vorgenommen. Da jedoch beklagterseits außer Streit gestellt wurde, daß der Kläger körperliche Arbeiten nicht leisten könne, wäre in phsysischer Hinsicht eine weitere Aufklärung nur insoweit erforderlich, inwieweit der Kläger leichtere (im wesentlichen nicht körperliche) Arbeiten verrichten könne, also etwa ob er sitzende Arbeiten verrichten könne und inwieweit er bei leichteren händischen Manipulationen, die mit im wesentlichen nicht körperlichen Arbeiten gelegentlich verbunden sind, behindert sei. Diese Frage lasse sich wohl am ehesten durch ein ergänzendes unfallchirurgisches Gutachten klären. Inwieweit der Kläger durch allfällige Depressionen gehindert sei, regelmäßig einer Arbeit nachzugehen (oder ob, wie die Beklagten offenbar unterstellen, nur die Arbeitswilligkeit fehle), könne wohl nur durch ein psychologisches oder psychiatrisches Gutachten geklärt werden. Erst nach Prüfung dieser Umstände sei es möglich, durch ein ergänzendes arbeitsmedizinisches Gutachten abzuklären, ob der Kläger für den Beruf eines Portiers oder einen ähnlichen Beruf geeignet wäre.

Hinsichtlich der Frage, ob die gegen den Kläger aufgelaufenen Exekutionskosten unfallskausal gewesen seien, führte das Berufungsgericht aus, über die Verzugszinsen hinaus habe der Gläubiger Anspruch auf Ersatz eines konkreten Verspätungsschadens nur bei böser Absicht oder auffallender Sorglosigkeit des Schuldners, insbesondere bei auf Verzögerungsabsicht zurückgehender Prozeßführung. Hier fehle es bereits an einem entsprechenden Vorbringen des Klägers. Dazu komme, daß von einer auf Verzögerungsabsicht zurückgehenden Prozeßführung schon im Hinblick auf die umstrittenen Prozeßpunkte keine Rede sein könne. Bei der Erstbeklagten komme noch dazu, daß sie nur nach §§ 19 ff. LVG hafte, also nur für Schäden, die durch Tötung eines Menschen, Verletzung des Körpers oder der Gesundheit eines Menschen oder durch Beschädigung einer körperlichen Sache entstehen. Es seien dies Schäden an Rechtsgütern,

die durch die den Flugzeugen eigene Gefährlichkeit bedroht seien. Die Schäden an anderen Rechtsgütern fielen nicht in den Schutzbereich der entsprechenden Normen. Da der betreffende Betrag von S 36.953,37 erst in der Tagsatzung vom 13.11.1987 begehrt wurde, stehe hinsichtlich dieses Betrages fest, daß er in dem beide Beklagten betreffenden Begehren von S 915.535,37 enthalten sei, sodaß das Klagebegehren in diesem Punkte zur Gänze abgewiesen werden könne.

Die Berufung führe ferner aus, daß das Erstgericht beim Zuspruch von Verdienstentgang und Schmerzengeld von den ermittelten Gesamtbeträgen ausgegangen sei und dem Kläger hievon 4/5 zugesprochen habe, ohne eine seitens des Versicherers geleistete Kulanzzahlung von S 100.000,-- in Abzug zu bringen. In der Berufungsbeantwortung sei hiezu ausgeführt worden, daß das Erstgericht versehentlicht den von der Erstbeklagten bezahlten Akontobetrag von S 100.000,-- nicht berücksichtigt habe. Inwieweit diese Zahlung in der letzten Formulierung des Klagebegehrens bei der Tagsatzung vom 13.1.1987 (ON 76) berücksichtigt sei, lasse sich allerdings dem Vorbringen des Klägers gleichfalls nicht entnehmen. Das Erstgericht hätte daher den Kläger zu einer Aufschlüsselung der letztlich gegenüber beiden Beklagten erhobenen Forderung von S 915.535,37 auffordern müssen, woraus sich auch ergeben hätte, inwieweit die am 26.1.1987 (ON 55) erfolgte Klagseinschränkung berücksichtigt sei. Ferner fehle es an einer Abklärung der Frage, wann diese Zahlung von S 100.000,-- erfolgt sei (unter Aufnahme der entsprechenden Beweise, falls der Zeitpunkt umstritten sein sollte), um die Frage der Zinsenstaffelung klären zu können. Überhaupt ergebe sich aus dem klägerischen Vorbringen mit Ausnahme der begehrten Zinsen aus den Exekutionsakten, die gleichfalls so wie der erwähnte Betrag von S 36.953,37 aus den dort angeführten Gründen abzuweisen seien, nicht, wie der Kläger zu den gegenüber beiden Beklagten begehrten Zinsen laut der letzten Fassung des Klagebegehrens in ON 76 komme. Auch hier wäre er zur Aufklärung aufzufordern gewesen. Hinsichtlich der S 100.000,-- wäre zudem aufzuklären, welche der klägerischen Forderungen hiemit abgegolten sein sollten. Hinsichtlich der auch von der Erstbeklagten begehrten Kapitalsbeträge sei darauf hinzuweisen, daß diese die Haftungsgrenzen des § 23 LVG nicht überschreiten. Allerdings stehe im Hinblick darauf, daß ungeklärt sei, welcher Gewichtsklasse der Hubschrauber angehöre und wie hoch der Kapitalwert der Rente sei (§ 23 LVG), nicht fest, inwieweit das gegenüber der Erstbeklagten gestellte Rentenbegehren von der Haftungsbegrenzung des § 23 LVG erfaßt sei. Der vom Kläger dem gegen die Erstbeklagte gerichteten Rentenbegehren beigefügten Beschränkung (Einschränkung ihrer Zahlungsverpflichtung mit der Höhe der gesetzlichen Haftungssumme) könne nicht jede Bedeutung für das Klagebegehren abgesprochen werden; allerdings mache sie in Wahrheit das Rentenbegehren unbestimmt. Die Unbestimmtheit oder Undeutlichkeit des Begehrens rechtfertige nicht die sofortige Klagsabweisung. Der Richter habe vielmehr in Erfüllung seiner Prozeßleistungspflicht nach § 182 ZPO auch einen anwaltlich vertretenen Kläger zu einer Präzisierung seines Klagebegehrens aufzufordern. Pflicht des Gerichts sei es aber nur, auf die Behebung des mangelhaften Urteilsbegehrens hinzuwirken und dem Kläger die Verbesserung seines Begehrens aufzutragen. Sache des anwaltlich vertretenen Klägers sei es hingegen, dem Klagebegehren eine entsprechend bestimmte Form zu geben. Dieser Umstand erfordere die Aufhebung des angefochtenen Urteils hinsichtlich des Rentenbegehrens. Das Erstgericht werde dem Kläger Gelegenheit zu geben haben, im Sinne obiger Ausführungen auch gegen die Erstbeklagte ein ziffernmäßig bestimmtes Rentenbegehren zu stellen, wozu bereits ausreichen würde, daß der Kläger die bisherige Einschränkung bezüglich der Zahlungsverpflichtung der Erstbeklagten fallen lasse. Sollte sich die Erstbeklagte auf eine Beschränkung der sie treffenden Verpflichtung zur Leistung der verlangten Rente an den Kläger berufen, dann werde es ihre Sache sein, die entsprechenden Tatsachen zu behaupten und im Fall ihrer Bestreitung unter Beweis zu stellen. Gewiß stehe es dem Kläger frei, einem solchen Einwand durch entsprechende Einschränkung seines Rentenbegehrens Rechnung zu tragen. Das könne aber nur in der Form erfolgen, daß er ein bestimmtes Leistungsbegehren stelle. Ein unbestimmtes Leistungsbegehren, das trotz Erfüllung der Prozeßleitungspflicht des Gerichts nicht präzisiert werde, müßte letztlich erfolglos bleiben.

Im Hinblick darauf, daß in den oben aufgezeigten Punkten noch eine Ergänzung des Verfahrens erforderlich sei, könne lediglich über einen Teil der klägerischen Ansprüche in Form eines Teilurteils entschieden werden. Das Begehren auf Ersatz von Exekutionskosten gegenüber beiden Beklagten in Höhe von S 36.953,37 sei (ohne Zinsen, da die Zusammensetzung des Zinsenbegehrens vom Kläger noch aufzuklären sein werde) zur Gänze abzuweisen. Dieser Abweisung verfielen auch die Zinsen aus den Exekutionsakten, nämlich 12 % Zinsen aus S 37.428,17 seit 2.5.1983, 10 % Zinsen aus S 2.871,50 seit 1.9.1981 und 10 % Zinsen aus S 2.022,48 seit 16.12.1981. Im übrigen sei im Hinblick auf die Haftungsaufteilung von 1 : 1 das Klagebegehren, und zwar sowohl jenes gegen beide Beklagte wie auch jenes gegen den Zweitbeklagten allein zur Hälfte abzuweisen. Dies könne trotz des Umstands, daß das Schicksal der Teilzahlung

von S 100.000,-- noch ungeklärt sei, bereits jetzt geschehen, weil ungeachtet der Frage der Berücksichtigung dieses Betrags jedenfalls die Hälfte des Klagebegehrens abweisungsreif sei. Hinsichtlich des gegen beide Beklagte gerichteten Kapitalbegehrens von S 915.535,37 verbleibe nach Abzug des zur Gänze abzuweisenden Betrags von S 36.953,37 ein Teilbetrag von S 878.581,80. Die hievon abzuweisende Hälfte macht S 439.290,90 aus, wozu der Betrag von S 36.953,37 wiederum hinzuzählen sei, sodaß ein Betrag von S 476.244,27 der Abweisung verfalle. Der Restbetrag von S 439.290,90 sei von der Aufhebung erfaßt. Abgesehen davon, daß nicht feststehe, wie sich dieser Betrag zusammensetze, insbesondere inwieweit in ihm noch das Schadenersatzbegehren von S 20.000,-- für den Hängegleiter enthalten sei und ob die Teilzahlung von S 100.000,-- , allenfalls versehentlich, ganz oder teilweise nicht von diesem Betrag abgezogen wurde, bedürfe es noch der Klägerung der Frage des Verdienstentgangs. Die Entscheidung über die Zinsen hinsichtlich des von beiden Beklagten begehrten Kapitalbetrags seien zur Gänze aufzuheben gewesen, weil deren Zusammensetzung noch aufklärungsbedürftig sei. Das Rentenbegehren sei entsprechend der Verschuldensaufteilung mit der Hälfte, sohin mit monatlich S 6.626,80, abzuweisen, hinsichtlich der zweiten Hälfte von S 6.626,80 aufzuheben gewesen, weil der Verdienstentgang des Klägers noch abzuklären sei und hinsichtlich der Erstbeklagten dem Kläger Gelegenheit gegeben werden müsse, die Unbestimmtheit des Klagebegehrens zu beseitigen. Beim lediglich gegen den Zweitbeklagten gestellten Begehren sei die Hälfte, nämlich ein Betrag von S 300.000,--, im Hinblick auf das gleichteilige Verschulden beider Piloten jedenfalls abzuweisen gewesen. Die Höhe des vom Erstgericht mit S 480.000,-- ermittelten Schmerzengeldes sei von beiden Seiten nicht bekämpft worden, sodaß von einem angemessenen Schmerz

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