

TE OGH 1988/9/27 20b23/88

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 27.09.1988

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. Kropfitsch und Dr. Huber als Richter in der Rechtssache der klagenden Partei P***

DER A***, Friedrich-Hillegeist-Straße 1, 1020 Wien, vertreten durch Dr. Alfred Kasamas, Rechtsanwalt in Wien, wider die beklagten Parteien 1) E*** I***,

Claudiastraße 2, 6020 Innsbruck, und 2) Johann J***, Prokurist, Ampfererstraße 3, 6020 Innsbruck, beide vertreten durch Dr. Bernhard Prochaska, Rechtsanwalt in Innsbruck, wegen 290.641,70 S sA und Feststellung (61.000 S), Revisionsstreitwert 234.427,80 S hinsichtlich der klagenden und 117.213,90 S hinsichtlich der zweitbeklagten Partei, infolge Revision der klagenden und der zweitbeklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck als Berufungsgerichtes vom 22. Oktober 1987, GZ 2 R 113/87-29, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichtes Innsbruck vom 30. Dezember 1986, GZ 15 Cg 202/84-22, teilweise bestätigt und teilweise abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision der zweitbeklagten Partei wird nicht, der der klagenden Partei teilweise Folge gegeben.

Die Urteile der Vorinstanzen, die in Ansehung der die erstbeklagte Partei betreffenden Entscheidung bestätigt werden, werden in Ansehung der die zweitbeklagte Partei betreffenden Entscheidung dahin abgeändert, daß diese wie folgt zu lauten hat:

1) Die zweitbeklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei den Betrag von 145.320,85 S samt 4 % Zinsen seit 7. März 1983 binnen 14 Tagen bei Exekution zu bezahlen.

2) Es wird festgestellt, daß die zweitbeklagte Partei der klagenden Partei für alle Pflichtaufwendungen, die diese aus Anlaß des am 29. August 1981 erfolgten Todes des Friedrich W*** künftig an dessen Witwe Maria W*** zu erbringen hat, haftet, insoweit diese Aufwendungen in der Hälfte des kongruenten Schadens, dessen Ersatz Maria W*** ohne die im § 332 Abs. 1 ASVG normierte Legalzession von der zweitbeklagten Partei fordern könnte, Deckung finden.

3) Das auf Zahlung eines weiteren Betrages von 145.320,85 S samt 4 % Zinsen aus 38.224,95 S seit 7. März 1983 und aus 107.095,90 S seit 16. Mai 1984 durch die zweitbeklagte Partei gerichtete Leistungsmehrbegehren der klagenden Partei und ihr gegenüber der zweitbeklagten Partei gestelltes Feststellungsmehrbegehren werden abgewiesen.

Im Verhältnis zwischen der klagenden Partei und der zweitbeklagten Partei werden die Kosten des Verfahrens in erster Instanz und die Kosten des Berufungsverfahrens gegenseitig aufgehoben.

Die zweitbeklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei an Kosten des Revisionsverfahrens den Betrag von 7.577,85 S (darin Barauslagen von 1.920 S und Umsatzsteuer von 514,35 S) binnen 14 Tagen bei Exekution zu ersetzen.

Die klagende Partei ist schuldig, der erstbeklagten Partei an Kosten des Revisionsverfahrens den Betrag von 6.230,29 S (darin Umsatzsteuer von 566,39 S, keine Barauslagen) binnen 14 Tagen bei Exekution zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 29. August 1981 ereignete sich um 16,54 Uhr auf dem Flughafen Innsbruck-Kranewitten im Zuge eines Motorflugzeugschleppstarts ein Unfall, an dem der Zweitbeklagte als Pilot des Segelflugzeuges der Type ASK 18 mit dem Kennzeichen OE-5039 und Friedrich W*** als Pilot des Motorflugzeuges der Type Piper BA 18/150 mit dem Kennzeichen OE-API beteiligt waren. Die Erstbeklagte war die Halterin des Segelflugzeuges. Das Motorflugzeug stürzte beim Schleppen des Segelflugzeuges ab; dabei wurde Friedrich W*** getötet. In einem wegen dieses Unfalles gegen ihn zu 28 Vr 3733/81 des Landesgerichtes Innsbruck eingeleiteten Strafverfahren wurde der Zweitbeklagte rechtskräftig gemäß § 259 Z 3 StPO freigesprochen. Die Klägerin erbrachte an die Witwe des bei ihr pflichtversicherten Friedrich W*** bis 30. Juni 1984 Pflichtleistungen (Witwenpension, Krankenversicherungsbeiträge und Wohnungsbeihilfe) von insgesamt 290.641,70 S, deren Ersatz sie im vorliegenden Rechtsstreit unter Hinweis auf die im § 332 Abs. 1 ASVG normierte Legalzession von den beiden Beklagten zur ungeteilten Hand begehrte; überdies stellte sie ein auf Feststellung der Ersatzpflicht der beiden Beklagten zur ungeteilten Hand für künftige Pflichtaufwendungen an die Witwe des Getöteten im Rahmen des jeweiligen Deckungsfonds gerichtetes Feststellungsbegehren. Die Höhe der von der Klägerin an die Witwe des Getöteten geleisteten Zahlungen wurde schon im Verfahren erster Instanz nicht bestritten (ON 2 S 18). In der Berufungsverhandlung vom 22. Oktober 1987 haben die Streitparteien "die Höhe der hier geltend gemachten Ansprüche" außer Streit gestellt (ON 28 S 170). Der Sachlage nach wurde damit, wie sich sowohl aus der Entscheidung des Berufungsgerichtes als auch den Revisionsanträgen der Klägerin ergibt, das Bestehen eines sachlich und zeitlich kongruenten Deckungsfonds in der Höhe des Klagsbetrages außer Streit gestellt. Das Feststellungsinteresse der Klägerin ist nicht strittig. Die Klägerin stützte ihr Begehren dem Grunde nach im wesentlichen darauf, der Zweitbeklagte sei nicht in der Lage gewesen, das Segelflugzeug zu beherrschen. Obwohl er wenig Flugerfahrung besessen habe, habe er sich den zum Unfall führenden Flug zugetraut. Als Inhaber eines Segelflugscheines sei er als Sachverständiger im Sinne des § 1299 ABGB anzusehen; er habe sich bewußt sein müssen, daß er infolge seiner Körperbehinderung (Oberarmamputation links) zur gefahrlosen Führung eines derartigen Flugzeuges nicht geeignet gewesen sei. Zudem habe der Zweitbeklagte schwerwiegende Flugfehler begangen. Er habe daher den Unfall allein verschuldet und hafte für die Unfallsfolgen unbeschränkt. Die Erstbeklagte hafte als Halterin des Segelflugzeuges im Rahmen der Bestimmungen der §§ 19 ff LuftVG, und zwar in analoger Anwendung der Bestimmungen des EKHG unbeschränkt, weil den Zweitbeklagten das Alleinverschulden treffe und er mit Wissen und Willen der Erstbeklagten beim Betrieb des Segelflugzeuges tätig gewesen sei. Das Segelflugzeug sei bei der D***-V*** haftpflichtversichert gewesen; die Versicherungssumme betrage 1,2 Millionen Schilling.

Die Beklagten wendeten dem Grunde nach im wesentlichen ein, der Zweitbeklagte habe ausreichende, aber geringe Flugerfahrung mit dem Segelflugzeug der Type ASK 18 gehabt, jedoch keinerlei Erfahrung im Flugzeugschlepp mittels Schwerpunktkupplung. Wenn er im Zuge des Unfalls geschahens zwar richtig, aber zu heftig reagiert habe, könne ihm dies mangels praktischer Flugerfahrung im Flugzeugschlepp an der Schwerpunktkupplung nicht als Verschulden angelastet werden. Friedrich W*** sei darauf hingewiesen worden, daß es sich um den ersten Alleinstart des Zweitbeklagten mit der Schwerpunktkupplung handle; er habe erklärt, daß er schon wisse, was zu tun sei. W*** habe das Schleppflugzeug länger als erforderlich am Boden gehalten, was bewirkt habe, daß das Schleppflugzeug eine höhere als die übliche Abhebegeschwindigkeit erreicht habe. Dadurch sei es zu einem höheren Auftrieb des geschleppten Segelflugzeuges gekommen. W*** hätte auf Grund der ihm bekannten Umstände dem Segelflieger im Rückspiegel erhöhte Aufmerksamkeit zuwenden und die Hand am Ausklinkhebel halten müssen, um im Gefahrenfall rechtzeitig die Verbindung zum Segelflugzeug lösen zu können. Diese Grundregel habe W*** nicht befolgt; er habe die Ausklinkvorrichtung nicht betätigt. Unfallsursache sei allein die Unaufmerksamkeit des Friedrich W*** gewesen, der das geschleppte Segelflugzeug nicht bzw. nicht hinlänglich beobachtet und daher nicht rechtzeitig reagiert habe.

Sofern eine Haftung der Erstbeklagten als Halterin gegeben sei, sei sie mit den gesetzlichen Höchstbeträgen begrenzt. Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab.

Das Berufungsgericht gab mit dem angefochtenen Urteil der gegen diese Entscheidung gerichteten Berufung der Klägerin teilweise Folge. Es bestätigte das Urteil des Erstgerichtes im Umfang der Abweisung des gegen die

Erstbeklagte gerichteten Klagebegehrens und änderte es in Ansehung der gegen den Zweitbeklagten gerichteten Entscheidung dahin ab, daß es den Zweitbeklagten schuldig erkannte, der Klägerin den Betrag von 96.880,56 S sA zu bezahlen; dem gegen den Zweitbeklagten gerichteten Feststellungsbegehren gab es unter Berücksichtigung eines Mitverschuldens des Getöteten von zwei Dritteln statt. Das auf Zahlung eines weiteren Betrages von 193.761,13 S sA durch den Zweitbeklagten gerichtete Leistungsmehrbegehren und das gegen ihn gerichtete Feststellungsmehrbegehren wies es ab. Das Berufungsgericht sprach aus, daß der Wert des Streitgegenstandes, über den es entschieden hat, hinsichtlich des bestätigenden Teiles sowohl in bezug auf die Erstbeklagte als auch auf den Zweitbeklagten und auch hinsichtlich des abändernden Teiles jeweils 300.000 S übersteigt. Gegen diese Entscheidung richten sich die Revisionen der Klägerin und des Zweitbeklagten. Die Klägerin bekämpft sie insoweit, als die Beklagten nicht zur ungeteilten Hand zur Zahlung von 193.761,13 S sA verurteilt und dem gegen beide Beklagte gerichteten Feststellungsbegehren nicht unter Berücksichtigung eines Mitverschuldens des Getöteten von nur einem Drittel stattgegeben wurde, aus dem Revisionsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung mit dem Antrag, das angefochtene Urteil dahin abzuändern, daß 1) die Beklagten zur ungeteilten Hand schuldig erkannt werden, der Klägerin 193.761,13 S samt 4 % Zinsen seit 7. März 1983 zu bezahlen und daß 2) festgestellt werde, "daß die Beklagten der klagenden Partei zur ungeteilten Hand für den Ersatz aller Pflichtaufwendungen, die die klagende Partei künftig an Maria W*** (geboren 18. April 1927) für entgangenen Unterhalt wegen des tödlichen Flugunfalles des Friedrich W*** (geboren 13. Februar 1929) am 29. August 1981 zu erbringen hat, mit 2/3 zu haften haben, wobei die Haftung der beklagten Parteien weder dem Grunde noch der Höhe nach weitergehend ist, als Maria W*** aus dem gleichen Rechtsgrund selbst gegen die beklagten Parteien Ersatzansprüche stellen könnte". Der Zweitbeklagte bekämpft die Entscheidung des Berufungsgerichtes im Umfang der Stattgebung des gegen ihn gerichteten Klagebegehrens aus den Revisionsgründen der "unrichtigen Tatsachenfeststellung" und der unrichtigen rechtlichen Beurteilung mit dem Antrag, das angefochtene Urteil "aufzuheben und in Herstellung der Entscheidung des Erstgerichtes das Klagebegehren abzuweisen"; hilfsweise stellt er einen Aufhebungsantrag. Beide Streitteile haben Revisionsbeantwortungen mit dem Antrag erstattet, der Revision des Gegners keine Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Beide Revisionen sind im Hinblick auf die Höhe des Streitgegenstandes, über den das Berufungsgericht entschieden hat, ohne die im § 503 Abs. 2 ZPO normierte Einschränkung der Revisionsgründe zulässig. Sachlich ist die Revision des Zweitbeklagten nicht, die der Klägerin teilweise berechtigt. Das Berufungsgericht, das die Feststellungen des Erstgerichtes nach teilweiser Beweiswiederholung ergänzte, ging im wesentlichen von folgendem Sachverhalt aus:

Beim Unfallsflug war zunächst das Segelflugzeug der Erstbeklagten durch ein 35 m langes Schleppseil mit dem Motorflugzeug verbunden worden. Die Sollbruchstelle mit einer Bruchlast von etwa 300 kp befand sich an den Ringen, die an der Schwerpunktkupplung des Segelflugzeuges eingehängt wurden. Vor dem Start erklärte der Fluglehrer Werner S*** dem Zweitbeklagten, er solle mit der Bedienung des Höhen- und Tiefenruders vorsichtig sein, weil das Segelflugzeug ASK 18 im Verhältnis zu der vom Zweitbeklagten bisher geflogenen "Rhönlerche" empfindlicher sei. Nach Startfreigabe in Richtung Osten rollte das Schleppzugflugzeug in einer 90-Grad-Kurve nach links in die Mitte der Startbahn und begann zu starten. Als der Schleppzug eine Geschwindigkeit von ca. 63 km/h erreicht hatte, hob das Segelflugzeug vom Boden ab und erreichte eine für diesen Schleppabschnitt zu große Höhe, während das Motorflugzeug noch am Boden rollte. Nach Erreichung einer Geschwindigkeit von ca. 90 km/h hob auch das Motorflugzeug vom Boden ab, während der Zweitbeklagte die Überhöhung durch Nachdrücken korrigierte. Ein Seildurchhang entlastete kurzfristig die Zugkraft des Schleppflugzeuges. Als das Motorflugzeug eine höhere Geschwindigkeit als das Segelflugzeug erreicht hatte, straffte sich das Seil, was ruckartig eine Geschwindigkeitserhöhung des Segelflugzeuges und damit einen erhöhten Auftrieb desselben zur Folge hatte. Der Zweitbeklagte drückte nicht schnell genug nach, weshalb das Segelflugzeug das Schleppflugzeug beachtlich überhöhte. Der Zweitbeklagte betätigte das Tiefensteuer und fuhr die Störklappen aus, um wieder die Höhe des Schleppflugzeuges zu erreichen. Durch dieses Manöver erlangte das Segelflugzeug abermals eine höhere Geschwindigkeit als das Schleppflugzeug und es kam zu einem stärkeren Seildurchhang als bei der ersten Höhenkorrektur. In Höhe des Schleppflugzeuges beendete der Zweitbeklagte das Nachdrücken und fuhr die Störklappen wieder ein. Das Schleppseil straffte sich ruckartig, wodurch das Segelflugzeug wieder einen höheren Auftrieb erhielt. Bevor der Zweitbeklagte noch reagieren konnte, überhöhte das Segelflugzeug das Schleppflugzeug, welches zu diesem Zeitpunkt ca. 20 m über dem Boden flog, fast um Seillänge. Hiedurch wurde das Heck des

Motorflugzeuges nach oben gezogen und seine Geschwindigkeit unter die Mindestfluggeschwindigkeit abgebremst. Der Seilzug erreichte eine Kraft von über 300 kp, sodaß die Sollbruchstelle riß. Fast im selben Augenblick klinkte Friedrich W*** die Seilringe aus. Das Schleppflugzeug kippte nach vorne und stürzte im steilen Winkel auf die Startbahn. Hierbei fand Friedrich W*** den Tod.

Dem Zweitebeklagten gelang es, das Segelflugzeug unversehrt zu landen.

Bei einem Schlepp mit Schwerpunktkupplung entsteht bei Überhöhung des Segelflugzeuges - zum Unterschied zum Schlepp an der Bugkupplung - am Knüppel des Segelflugzeuges kein Steuerdruck und der Bug des Segelflugzeuges wird nicht nach unten, sondern nach oben abgelenkt. Durch die Instabilität steigert sich die Überhöhung ohne rechtzeitiges Gegensteuern bis zum Absturz des Motorflugzeuges. In Fliegerkreisen und auch unter Fluglehrern ist zu wenig bekannt, daß derartige Abstürze immer nur im Schwerpunktschlepp passieren. Bei der Erteilung der Flugberechtigung wird zwischen Schlepp an der Bugkupplung und Schlepp an der Schwerpunktkupplung nicht unterschieden und auch keine Ausbildung im Schwerpunktschlepp verlangt. Dem Zweitebeklagten, der vor dem Unfall noch keinen Flugzeugschlepp an der Schwerpunktkupplung gemacht und auch nie geübt hatte, war vom Windenschlepp her die durch den Schlepp an der Schwerpunktkupplung sich rasch vergrößernde Ablenkung nach oben vertraut, im Flugzeugschlepp aber, wo ein Steigen dem Schleppflugzeug gegenüber zu vermeiden ist, neu. Das Überhöhen des Schleppflugzeuges stellte der Zweitebeklagte richtig, jedoch jeweils zu spät fest. So bemerkte der Zweitebeklagte bald nach dem Abheben vom Boden, daß er zu hoch flog und drückte richtig, aber zu hastig nach. Beim Zurücknehmen des Knüppels übersteuerte er, weshalb er das Schleppflugzeug neuerlich überhöhte. Diese Überhöhung wurde dadurch begünstigt, daß beim hastigen Nachdrücken das Schleppseil durchhing und sich dann ruckartig straffte, was eine plötzlich erhöhte Geschwindigkeit und einen erhöhten Auftrieb zur Folge hatte. Bei mäßig dosiertem Nachdrücken wäre der Durchhang des Seiles vermieden und das Abhängen auf der Höhe des Schleppflugzeuges erleichtert worden. Die bedenkliche abermalige Überhöhung korrigierte der Zweitebeklagte zu spät unter Verwendung der Störklappen. Er sank zwar schnell auf die Höhe des Schleppflugzeuges, wurde jedoch wiederum schneller als dieses und brachte damit das Schleppseil zum Durchhängen. Durch das rasche Zurücknehmen des Knüppels, das gleichzeitige Einfahren der Störklappen und anschließende Straffen des Seiles überhöhte das Segelflugzeug das Motorflugzeug um ca. 30 m, also fast um eine Seillänge. Diese letzte Überhöhung zog das Heck des Schleppflugzeuges steil nach oben und verursachte damit dessen Absturz.

Das vom Zweitebeklagten zum Unfallszeitpunkt geflogene Segelflugzeug war zugelassen und lufttüchtig. Es besaß lediglich eine Schwerpunktkupplung. Der Ausklinkgriff für das Schleppseil ragte zwischen den Schenkeln des Piloten aus dem Sitz heraus. Infolge der Körperbehinderung des Zweitebeklagten, dessen linker Arm über dem Ellbogen amputiert ist, war die Ausklinkvorrichtung im Segelflugzeug für den Zweitebeklagten ungeeignet, da er zum Ausklinken den Knüppel, den er nicht mit den Schenkeln fixieren konnte, loslassen mußte.

Das Motorflugzeug war lufttüchtig und weder falsch beladen noch überladen. Bei diesem Flugzeug war früher am Heck eine Tostkupplung, die an einem kugelförmigen Griff beim Instrumentenbrett im Blickfeld des Piloten bedient wurde, installiert. Da für die Bedienung dieser Kupplung einige Kraft benötigt wurde, wofür der kugelförmige Griff in der Hand wenig Halt bot, wurde über Wunsch der Schlepp-Piloten am Fußboden des Cockpits ein Griff mit Hebelwirkung angebracht und die Tostkupplung gegen eine Cessnakupplung ausgetauscht. Dieser Hebel war nicht erreichbar, wenn der Pilot mit beiden Schultergurten straff angeschnallt war, weshalb sich die Piloten dieser Maschine nur mehr mit dem Bauchgurt und einem Schultergurt - so auch der verunglückte Friedrich W*** - angurteten oder den Schultergurt lose ließen, wenn sie mit beiden Schultergurten angeschnallt waren. In allen Fällen konnte der Ausklinkhebel vom Piloten bedient werden, ohne daß im Flug zum Zweck des Ausklinkens an den Gurten etwas geändert werden mußte. Die Ausklinkvorrichtung im Motorflugzeug der Erstbeklagten war umständlich, jedoch an sich mühelos zu bedienen. Beim Unfallsflug konnte der Pilot des Schleppflugzeuges den Geschwindigkeitsverlust und den Übergang in die Sturzfluglage wegen der zu geringen Motorleistung und der zu geringen Wirkung des Höhenruders nicht verhindern. Nachdem der Zweitebeklagte die Überhöhung zweimal korrigiert hatte, konnte Friedrich W*** mit einer dritten rechtzeitigen ordnungsgemäßen Korrektur oder einer Beruhigung des Schlepps rechnen. Bis ihm auffallen mußte, daß eine Korrektur nicht stattfinden werde, war es für ihn zum Ausklinken zu spät.

Friedrich W*** war Inhaber des Privatpilotenscheines Nr. 2.496, ausgestellt am 8. Juni 1976, und des Segelfliegerscheines Nr. 3.193, ausgestellt am 6. Februar 1981 vom Bundesamt für Zivilluftfahrt. Beide Scheine waren bis 8. Juni 1982 gültig. Friedrich W*** galt als erfahrener Segelflieger und Schlepp-Pilot. Friedrich W*** und der

Zweitbeklagte kannten sich. Friedrich W*** war nicht Fluglehrer des Zweitbeklagten, wußte jedoch über dessen Ausbildungsstand und fliegerische Erfahrung im großen und ganzen Bescheid.

Der Zweitbeklagte hatte am 11. April 1981 mit seiner Ausbildung als Segelflieger auf dem Flughafen Innsbruck begonnen. Am 16. Juli 1981 wurde ihm vom Bundesamt für Zivilluftfahrt der Segelfliegerschein Nr. 10.604 ausgestellt. Die Ausstellung erfolgte auf Grund einer theoretischen Prüfung, der Flüge am 20. Juni 1981 (3 Prüfungsflüge), der Starts im Flugzeugschlepp vom 4. Juli 1981 (1 Flugzeugschleppstart mit einem Lehrer; der zweite insgesamt für den Zweitbeklagten) und 5 Flugzeugschleppstarts allein, jeweils auf dem Schulflugzeug "Rhönlerche" mit Bugkupplung sowie der Befähigungsbestätigung von 2 Fluglehrern.

Auf Grund des dem Zweitbeklagten erteilten Befähigungsnachweises war der Zweitbeklagte berechtigt, einsitzige und zweisitzige einsitzig geflogene Segelflugzeuge mit den Startarten Kraftwagenstart, Windenschleppstart und Motorflugzeugschleppstart zu fliegen. Eine Unterscheidung der Berechtigung für den Schlepp an der Bugkupplung und den Schlepp an der Schwerpunktkupplung erfolgte nicht. Daß der Schlepp an der Schwerpunktkupplung in der Ausbildung geübt werden muß, ist gesetzlich nicht vorgesehen. Die Berechtigung wurde dem Zweitbeklagten für ein Jahr, also bis zum 16. Juli 1982, erteilt. In der Befähigungsbestätigung ist vermerkt, daß das Fliegen ohne Korrekturbrille verboten sei. Eine Auflage, wie ein von ihm geflogenes Segelflugzeug im Hinblick auf seine Körperbehinderung beschaffen sein müßte, wurde vom Bundesamt für Zivilluftfahrt nicht erteilt.

Bis zum Unfall hatte der Zweitbeklagte 119 Starts, davon 62 als verantwortlicher Pilot, durchgeführt. Seine Gesamtflugzeit betrug 21 Stunden und 15 Minuten, wovon 11 Stunden und 8 Minuten auf Flüge als verantwortlicher Pilot entfallen. 107 Starts hatte der Zweitbeklagte im Windenschlepp an der Schwerpunktkupplung und 10 Starts im Flugzeugschlepp an der Bugkupplung gemacht. 2 Starts mit einem Lehrer entfallen auf einen Start mit Hilfsmotor. Der Zweitbeklagte ist bis zum Unfall die Flugzeugtypen "Rhönlerche" und einen Motorsegler "SF 25 C" geflogen.

Beim Fliegen trug der Zweitbeklagte eine Spezialprothese, mit welcher er die Störklappen (auch Bremsklappen oder Sturzflugbremsen genannt) bedienen konnte. Ärztlicherseits wurde der Zweitbeklagte als flugtauglich befunden.

Der Zweitbeklagte war im theoretischen Unterricht über die Problematik des Flugzeugschlepps an der Schwerpunktkupplung nicht aufgeklärt worden und es wurde mit ihm auch ein Flugzeugschlepp an der Schwerpunktkupplung mit Fluglehrer nicht vorgenommen. Ein Fluganfänger wie der Zweitbeklagte, der beim Motorschlepp an der Bugkupplung eingeschult wurde, kann die Unterschiede im Flugverhalten eines Segelflugzeuges je nachdem, welche Schleppart gewählt wird, aus eigenem nicht erkennen. Der Schwerpunktschlepp bringt deshalb Schwierigkeiten mit sich, weil das Flugzeug statisch instabil wird, wenn es aus irgendwelchen Gründen aus der Normallage nach oben abgelenkt wird, etwa durch eine Windböe oder durch einen Höhenruderausschlag aus der Normallage. Eine Ablenkung nach oben wird ohne weitere Ruderbetätigung von selbst schnell größer. Sie muß mit einem richtig bemessenen Höhenruderausschlag baldigst beseitigt werden.

Im Unfallszeitpunkt herrschte gutes Flugwetter; es gab keine Windböen.

Für die richtige und zeitgerechte Bemessung des Höhenruderausschlages fehlte dem Zweitbeklagten die Flugerfahrung und Übung. Die Anzahl der absolvierten Schulflüge an der Winde und die Flugzeiten lagen für den Zweitbeklagten im Rahmen einer durchschnittlichen Ausbildung. Die Freigabe zu Alleinflügen im Flugzeugschlepp nach nur zwei Einweisungsflügen mit Lehrer erfolgte zu früh. Auf Grund der amtlich erteilten uneingeschränkten Berechtigung zum Start im Schlepp eines Motorflugzeuges unterstand aber der Zweitbeklagte, auch was den Schwerpunktschlepp betrifft, keinem Fluglehrer mehr.

Die körperliche Behinderung des Zweitbeklagten schloß einen Schwerpunktschlepp nicht aus. Er konnte trotz seines fehlenden linken Armes alle für den Schwerpunktschlepp erforderlichen Hebel betätigen. Für ein Notausklinken im Schwerpunktschlepp wegen Überhöhung des Schleppflugzeuges war der Ausklinkgriff im Segelflugzeug am falschen Platz angebracht, weil sich die Überhöhung während des Loslassens des Knüppels noch vergrößern konnte und im Zeitraum zwischen dem Loslassen und dem Wiedererfassen des Knüppels ein Gegensteuern unmöglich war. Ein kurzes rasches Nachdrücken des Knüppels vor dem Loslassen konnte jedenfalls nicht lange genug wirken. Überdies lag der Ausklinkgriff nicht im Gesichtsfeld des Zweitbeklagten, sodaß ein sofortiges Eingreifen nicht gewährleistet war.

Ein Anfänger ist nicht in der Lage, den Unterschied in den beiden Schlepparten zu erkennen, insbesondere, wenn er nur an der Bugkupplung geschult wurde. Er ist durch das wesentlich geänderte Flugverhalten des Segelflugzeuges

überfordert. Dem Zweitbeklagten konnte seine mangelnde Eignung für den Schwerpunktschlepp auch im Hinblick auf seine Körperbehinderung infolge mangelnder Ausbildung nicht bekannt sein.

Wenige Stunden vor dem Unfall sprach der in diesem Rechtsstreit als Sachverständiger beigezogene Dr. Franz K*** noch mit dem Piloten des Schleppflugzeuges Friedrich W*** über die Gefahr, in die ein Schlepp-Pilot geraten kann, wenn der Segelflieger beim Schwerpunktschlepp das Schleppflugzeug wesentlich überhört. Trotz der von Dr. K*** geäußerten Bedenken war Friedrich W*** überzeugt, daß er bei einer Überhöhung durch den Segelflieger das Schleppseil rechtzeitig ausklinken könne.

Vor dem Start zum Unfallsflug sprach der Zweitbeklagte mit dem Fluglehrer Werner S*** und Friedrich W*** und teilte beiden mit, daß es sich um seinen ersten Schwerpunktschlepp handle. Der Fluglehrer Werner S*** erklärte dem Beklagten, mit welchen Gefahren er rechnen und wie er reagieren müsse. Friedrich W*** hatte keine Bedenken und erklärte, er habe schon hundert derartige Schleppe gemacht, der Start werde in Ordnung gehen.

Friedrich W*** hatte am Unfallstag (vor dem hier in Frage stehenden Schleppstart) einige gravierende Flugfehler begangen. Um den etwa 100 mm über dem Kabinenboden angebrachten Ausklinkhebel im Motorflugzeug zu erreichen, war ein Vorbeugen des Oberkörpers geboten. Die Art der Anbringung erforderte überdies, daß der Hebel zuerst mit der linken Hand gesucht werden mußte, ehe er ergriffen und betätigt werden konnte. Dies dauert naturgemäß länger, als wenn der Pilot einen Hebel, der in seinem Gesichtsfeld liegt, betätigen kann.

Bei einem Flugzeugschlepp hat der Segelflugpilot der Flugbahn des Schleppflugzeuges genauestens zu folgen, Höhenunterschiede während des Schleppe immer und sofort auszugleichen und im Gefahrenfall auszuklinken.

Zur Ermöglichung eines Notausklinkens wegen Überhöhung des Schleppflugzeuges hätte bei dem vom Zweitbeklagten geflogenen Segelflugzeug wegen der körperlichen Behinderung des Zweitbeklagten an dem von ihm nur mit der rechten Hand zu bedienenden Knüppel zur Betätigung der Höhen- und Seitenrudder ein Ausklinkgriff nach Art eines Fahrradbremshebels angebracht sein müssen. Mit der Prothese am linken Arm konnte nämlich der Zweitbeklagte nur den Griff zum Ein- und Ausfahren der Störklappen bedienen. Zur Betätigung des zwischen den Schenkeln des Piloten am Vorderteil des Sitzes angebrachten Zuggriffes mußte er die rechte Hand verwenden und daher den Steuerknüppel loslassen. Dies ist aber bei einer starken Überhöhung des Segelflugzeuges nicht möglich, da es dann zu einem Aufbäumen des Segelflugzeuges käme. Ein kurzes, rasches Nachdrücken könnte bei bestehender Überhöhung des Segelflugzeuges nicht lange genug wirken, um eine weitere Überhöhung während des Loslassens und dem Wiedererfassen des Knüppels zu verhindern, wozu noch kommt, daß die Lage des Ausklinkgriffes nicht im Gesichtsfeld des Zweitbeklagten lag.

Der Pilot des Schleppflugzeuges darf im Startvorgang bzw. in niedriger Flughöhe bei Überhöhung des Segelflugzeuges nicht ausklinken, ohne einen Absturz zu riskieren; er kann dies erst nach Bewältigung der kritischen Situation tun. Ein Pendeln des geschleppten Flugzeuges nach oben und unten unmittelbar nach dem Abheben des Motorflugzeuges vom Boden und auch schon vorher ist nicht außergewöhnlich, was jeder erfahrene Schleppflugpilot weiß; er erwartet daher, daß sich die Lage des geschleppten Flugzeuges beruhigt. Der Schleppilot darf zudem den Segelflieger durch zu frühes Abkoppeln bei geringer Höhe nicht in Landeschwierigkeiten bringen.

Das Segelflugzeug ASK 18, das nur eine Schwerpunktkupplung aufweist, reagiert sensibler, das heißt rascher als die "Rhönlerche", mit der der Zweitbeklagte bis zum Unfall als Alleinverantwortlicher insgesamt sechs Flugzeugschleppstarts, und zwar immer mit Bugkupplung, absolviert hatte, auf Höhen- und Querruderausschläge. Ein ungeübter Pilot kann die Ausschläge des Höhenruders nicht richtig und schnell genug bemessen, was zu erheblichen Schwierigkeiten führen kann, weil das Flugzeug statisch instabil wird, wenn es aus irgendeinem Grund aus der Normallage nach oben gelenkt wird. Jede Ablenkung nach oben wird ohne entgegengesetzte Ruderbetätigung schnell größer und muß daher mit einem richtig bemessenen Höherruderausschlag rasch korrigiert werden. Segelflugzeuge neigen beim Flugzeugschlepp mit der Schwerpunktkupplung besonders leicht zur Instabilität. Der Flugzeugschlepp mit Schwerpunktkupplung stellt hohe Anforderungen an den Segelflugpiloten und ist für unerfahrene und ungeübte Piloten nicht geeignet. Der Zweitbeklagte war ein ungeübter Pilot und es fehlte ihm für eine richtige und zeitgerechte Bemessung der Höhenruderausschläge Flugerfahrung und Übung. Für einen Alleinschleppstart mit Schwerpunktkupplung war es sohin zum Unfallszeitpunkt zu früh; er hätte noch einige Schleppstarts dieser Art mit

Fluglehrer benötigt. Der Zweitbeklagte hatte bis zum Unfallsflug mit dem Segelflugzeug ASK 18 insgesamt fünf Windenstarts durchgeführt, die jedoch etwas grundsätzlich anderes sind als Starts mit Flugzeugschlepps; der Unfallsflug war der erste Schleppflugstart mit der ASK 18.

Rechtlich beurteilte das Erstgericht den von ihm festgestellten Sachverhalt im wesentlichen dahin, daß dem Zweitbeklagten ein Verstoß gegen die einschlägigen Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes nicht angelastet werden könne. Das Fehlverhalten, das zusammen mit den Fehlern des Schleppiloten zum Unfall geführt habe, sei darin zu sehen, daß dem Zweitbeklagten Steuerungsfehler unterlaufen seien, die auf seine mangelnde Praxis als Segelflieger zurückzuführen gewesen seien. Selbst unter Berücksichtigung der erhöhten Sorgfaltspflicht des § 1299 ABGB könnten dem Zweitbeklagten die nach Auftreten der Schwierigkeiten beim Start unterlaufenen Flugfehler nicht als Verschulden angelastet werden. Es sei ihm auch keine Einlassungsfahrlässigkeit anzulasten, weil ihm eine allenfalls mangelnde Eignung für der Schwerpunktschlepp infolge fehlender Ausbildung oder infolge seiner Körperbehinderung nicht habe bekannt sein können.

Die Erstbeklagte als Halterin des Segelflugzeuges hafte nicht nach den Bestimmungen der §§ 19 ff LuftVG für den dem Piloten des Schleppflugzeuges zugefügten Schaden, sondern nur nach den allgemeinen schadenersatzrechtlichen Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes. Die Voraussetzungen hiefür seien nicht gegeben. Das Berufungsgericht führte rechtlich im wesentlichen aus, nach § 3 Abs. 1 Z 2 der Luftverkehrsregeln (LVR) habe der Pilot vor Beginn eines Fluges im Rahmen der flugbetrieblichen Flugvorbereitung als verantwortlicher Pilot (§ 2 Z 58 LVR) unter anderem die Funktionsfähigkeit aller Bedienungseinrichtungen und Ausrüstungsteile auf sorgfältigste Weise zu überprüfen. Ein Luftfahrzeug dürfe nur von solchen Personen geführt oder technisch bedient werden, die sich abgesehen vom Vorliegen der gültigen Ausweise, Berechtigungen und Befähigungen gewissenhaft mit den für die Tätigkeit maßgebenden Vorschriften, Verfahren und Bedienungseinrichtungen vertraut gemacht hätten.

Der Zweitbeklagte habe vor Beginn seines ersten Fluges im Flugzeugschlepp mit Schwerpunktkupplung als alleinverantwortlicher Pilot nicht mit der gebotenen und zumutbaren Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit die Bedienungseinrichtungen der ASK 18 überprüft und sich nicht mit dem Fluggerät vertraut gemacht. Bei gewissenhafter Überprüfung der Bedienungseinrichtungen hätte er nämlich feststellen müssen, daß er zur Betätigung des Ausklinkgriffes auf Grund seiner körperlichen Behinderung den Knüppel für das Höhen- und Seitenruder auslassen mußte. Er wäre in weiterer Folge, hätte er sich mit den Flugreaktionen der ASK 18 in der gebotenen Weise vertraut gemacht, zur Erkenntnis gelangt, daß er im Fall einer Notsituation, wie sie dann durch die Überhöhung des Segelflugzeuges auch tatsächlich eintrat, der dem Schleppflugzeug und seinem Piloten drohenden Gefahr nicht durch Ausklinken begegnen konnte. Diesen gesetzlich gebotenen Pflichten zur sorgfältigen Überprüfung der Bedienungseinrichtungen und des Vertrautmachens mit dem Fluggerät hätte der Zweitbeklagte im besonderen im Hinblick darauf nachkommen müssen, daß er ein noch ungeübter und unerfahrener Pilot war, der mit der als sensibel einzustufenden ASK 18 seinen ersten Flugzeugschlepp mit Schwerpunktkupplung durchführte und dem auch bewußt sein mußte, daß er auf Grund seiner körperlichen Behinderung durch die Armprothese am linken Arm in seiner Betätigungsmöglichkeit eingeschränkt war. Gerade der Mangel in der Bildung, das Wissen um die geringe Flugerfahrung und die Tatsache des Erstfluges mit der ASK 18 im Flugzeugschlepp mit Schwerpunktkupplung hätten den Zweitbeklagten zu besonderer Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit bei der Überprüfung im Rahmen der Flugvorbereitung veranlassen müssen. Hätte er dies getan, so hätte er bei richtiger und gewissenhafter Einschätzung seines Könnens, seiner Flugerfahrung und seiner Ausbildung sehr wohl vorhersehen können, daß er noch nicht in der Lage sei, den hier in Frage stehenden Flug als verantwortlicher Pilot durchführen und in einer Notsituation zeitgerecht und richtig reagieren zu können. Im Unterlassen dieses gebotenen und zumutbaren Vertrautmachens mit dem Fluggerät liege die einleitende und in der Folge den Unfall auslösende Fahrlässigkeit des Zweitbeklagten.

Die dem Zweitbeklagten vor dem Start gegebenen Aufklärungen durch seinen ehemaligen Fluglehrer hätten nicht für ein Vertrautmachen mit den Bedienungseinrichtungen und den Flugeigenschaften der ASK 18 ausgereicht. Der Zweitbeklagte habe sich in evidenter Fehleinschätzung des eigenen Könnens trotz der aufgezeigten Gefahren zu einem Start entschlossen. Auch unter diesem Gesichtspunkt liege in der Entscheidung des Zweitbeklagten zu einem Start ein schuldhaftes rechtswidriges Verhalten, da für eine sorgfältige und gewissenhafte Flugvorbereitung grundsätzlich allein der Pilot verantwortlich sei, die zu treffenden Entscheidungen ihm von niemandem abgenommen werden könnten und er sohin für Fehler in der gewissenhaften Flugvorbereitung und für Fehleinschätzungen des eigenen Könnens und Wissens einzustehen habe.

In der Nichtbeachtung der gesetzlich gebotenen Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit der Überprüfung der Bedienungseinrichtungen und im Unterlassen des entsprechenden Vertrautmachens mit dem Flugzeugtyp ASK 18 bei einem Flugzeugschlepp mit Schwerpunktkupplung liege das schuldhaft rechtswidrige Verhalten des Zweitbeklagten. Die Überhöhung des Segelflugezeuges als Folge einer nicht richtigen und zeitgerechten Bemessung des Höhenruderausschlages durch den Zweitbeklagten habe den Absturz des Segelflugezeuges bedingt. Das Fehlverhalten des Zweitbeklagten sei adäquat kausal für den Tod des Piloten des Schleppflugezeuges gewesen.

Friedrich W*** habe vom Ausbildungsstand und der geringen Flugerfahrung des Zweitbeklagten wie auch davon gewußt, daß es sich um dessen ersten Schleppflug mit Schwerpunktkupplung gehandelt habe. Daß sich W*** bei dieser Sachlage im Hinblick auf oder trotz seiner Erfahrung als Schleppilot dennoch entschlossen habe, den Zweitbeklagten zu schleppen, sei ihm als auffallende Sorglosigkeit gegenüber seinem Rechtsgut Leben anzulasten. Hätte er nämlich die ihm bekannten Fakten über Ausbildungsstand, körperliche Behinderung und Flugunerfahrenheit des Zweitbeklagten auf der ASK 18 sorgfältig im Hinblick auf das dadurch gegebene Risiko und die Gefahr für das eigene Leben abgewogen, so hätte er von einem Schleppflug des Zweitbeklagten in Alleinverantwortung Abstand nehmen müssen. Sein Tod sei die adäquate Folge dieser auffallenden Sorglosigkeit gegenüber dem eigenen Rechtsgut Leben gewesen. Die Klägerin als unmittelbar Geschädigte müsse sich diese Sorglosigkeit gleich einem Mitverschulden des unmittelbar Geschädigten anrechnen lassen. Stelle man das Verschulden des Zweitbeklagten der im Verhalten des Getöteten gelegenen Sorglosigkeit gegenüber, so überwiege die Sorglosigkeit des Getöteten das Verschulden des Zweitbeklagten erheblich, weil W*** als der weitaus erfahrenere Pilot angesichts der gegebenen Tatsachen die Risiken und Gefahren in einem wesentlich größeren Ausmaß erfassen und beurteilen habe können. Er hätte diese nicht mit dem - wie sich dann gezeigt habe - unzutreffenden Argument verdrängen dürfen, schon über hundert derartige Schleppstarts durchgeführt zu haben, womit er zudem indirekt den Zweitbeklagten in der Fehleinschätzung des eigenen Könnens noch bestärkt habe. Diese Erwägungen rechtfertigten eine Verschuldensteilung im Verhältnis von 1 : 2 zu Lasten der Klägerin.

Ihr gegen die Erstbeklagte erhobenes Begehren habe die Klägerin allein auf deren Haftung als Halterin des Segelflugezeuges im Rahmen der Bestimmungen der §§ 19 ff LuftVG gestützt. Die §§ 19 ff LuftVG hätten nur Bezug auf sogenannte "Drittschäden", also auf Schäden, die beim Betrieb eines Luftfahrzeuges an Personen oder Sachen entstünden, die - wie hier Friedrich W*** - nicht im Luftfahrzeug - hier in dem von der Erstbeklagten gehaltenen Segelflugezeug - befördert würden. Wenn aber innerhalb eines Schleppzuges ein Luftfahrzeug das andere beschädige, richteten sich die Ansprüche der Geschädigten untereinander nicht nach den §§ 19 ff LuftVG, sondern seien die allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes anzuwenden. Das schleppende Luftfahrzeug sei nämlich am Betrieb des geschleppten beteiligt; das geschleppte Luftfahrzeug wiederum werde vom schleppenden befördert.

Eine Haftung aus dem Beförderungsvertrag scheide sowohl aus der Sicht des bürgerlichen Rechtes wie auch der §§ 19 Abs. 1 zweiter Satz und 29 a ff LuftVG aus, weil das Bestehen eines solchen Vertrages zwischen der Erstbeklagten als Halterin und dem getöteten Friedrich W*** nicht einmal behauptet, geschweige denn bewiesen worden sei und auch der Akteninhalt für das Zustandekommen eines solchen keinerlei Anhaltspunkt biete.

Es sei aber auch kein Vorbringen erstattet worden, das aus der Tatsache des Überlassens des Segelflugezeuges an den Zweitbeklagten den Schluß auf ein Verschulden der Erstbeklagten bzw. ihrer Organe zuließe. Da das Segelflugezeug der Erstbeklagten zugelassen und flugtauglich gewesen sei, scheide eine Haftung der Erstbeklagten als Halterin auch aus diesem Gesichtspunkt aus. Im übrigen seien auch diesbezüglich im erstinstanzlichen Verfahren keinerlei Prozeßbehauptungen aufgestellt worden.

Das gegen die Erstbeklagte gerichtete Klagebegehren sei daher mit Recht abgewiesen worden.

Die Klägerin versucht in ihrer Rechtsrüge darzutun, daß das Verschulden des Zweitbeklagten am Tod des Friedrich W*** mit zwei Dritteln zu bemessen sei und daß auch die Erstbeklagte als Halterin des Segelflugezeuges nach den Bestimmungen des LuftVG für zwei Drittel des entstandenen Schadens zu haften habe. Demgegenüber stellt sich der Zweitbeklagte in seiner Revision auf den Standpunkt, daß ihm kein Verschulden am Tod des Friedrich W*** anzulasten sei und daß er daher für die Unfallsfolgen nicht zu haften habe. Was zunächst die Haftung der Erstbeklagten anlangt, wird sie von der Klägerin nur darauf gestützt, daß die Erstbeklagte als Halterin des vom Zweitbeklagten geflogenen Segelflugezeuges nach der Vorschrift des § 19 LuftVG für die Unfallsfolgen einzustehen habe. Die im § 19 Abs. 1 LuftVG normierte Halterhaftung (eine Haftung der Erstbeklagten nach den Vorschriften der §§ 29 a ff LuftVG kommt im

vorliegenden Fall nicht in Betracht, weil Friedrich W*** nicht in ihrem Luftfahrzeug als Fluggast befördert wurde) ist aber auf die Schäden von Personen beschränkt, die am Betrieb des schadenstiftenden Luftfahrzeuges nicht beteiligt sind (Schleicher-Reymann-Abraham, Das Recht der Luftfahrt³ II 198 Anm. 4; Geigel, Der Haftpflichtprozeß¹⁹ 1005 Anm. 18; siehe dazu auch VersR 1961, 406 und SZ 34/194). Am Betrieb beteiligt sind alle Leute, die an oder mit dem Luftfahrzeug tätig werden, also etwa beim Starten von Segelflugzeugen auch der Starthelfer, der das Segelflugzeug an der Fläche führt (Geigel aaO). Unter diesem Gesichtspunkt ist bei einem Segelflugzeugschlepp durch ein Motorflugzeug der Pilot des Motorflugzeuges im Verhältnis zum Halter des Segelflugzeuges nicht als unbeteiligter (nicht am Betrieb beteiligter) Dritter anzusehen, weil sich in diesem Fall beide Luftfahrzeuge und deren Piloten in einer einheitlichen Gefahrengemeinschaft befinden und das schleppende Luftfahrzeug bzw. dessen Pilot am Betrieb des geschleppten Luftfahrzeuges beteiligt ist (Geigel aaO und 1008 Anm. 30).

Die Erstbeklagte haftet daher nicht als Halterin des an diesem Unfall beteiligten Segelflugzeuges nach § 19 Abs. 1 LuftVG für im Wege der Legalzession des § 332 Abs. 1 ASVG auf die Klägerin übergegangene Ersatzansprüche der Witwe des getöteten Friedrich W***, sondern nur nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Rechtes. Die tatsächlichen Voraussetzungen hierfür hat die Klägerin aber nicht einmal behauptet.

Mit Recht haben daher die Vorinstanzen das gegen die Erstbeklagte gerichtete Klagebegehren abgewiesen.

Was die Frage des Verschuldens des Zweitbeklagten bzw. der vorzunehmenden Verschuldensteilung anlangt, ist zweckmäßigerweise wegen des engen sachlichen Zusammenhanges zu beiden vorliegenden Rechtsmitteln gleichzeitig Stellung zu nehmen.

Dabei ist zum Rechtsmittel des Zweitbeklagten vorwegzunehmen, daß ein Revisionsgrund der "unrichtigen Tatsachenfeststellung" dem Gesetz fremd ist (§ 503 ZPO). Der unter diesem "Revisionsgrund" unternommene Versuch des Zweitbeklagten, die Feststellung der Vorinstanzen, daß er den Steuerknüppel nicht mit den Schenkeln fixieren konnte, wenn er ihn mit der rechten Hand loslassen mußte, um mit dieser Hand die Ausklinkvorrichtung zu betätigen, zu bekämpfen, ist daher zum Scheitern verurteilt. Im übrigen geht die Rechtsrüge des Zweitbeklagten weitgehend nicht von dem von den Vorinstanzen festgestellten Sachverhalt aus, so etwa, wenn dort ausgeführt wird, daß der Zweitbeklagte zum Schleppstart mit einem Motorflugzeug nicht berechtigt gewesen sei und diesbezüglich den Anweisungen seines Fluglehrers unterstanden sei; in diesem Umfang ist die Revision des Zweitbeklagten nicht dem Gesetz gemäß ausgeführt.

Geht man von den Feststellungen der Vorinstanzen aus, dann erweist sich die Rechtsrüge des Zweitbeklagten als unberechtigt; hingegen kann der Rechtsrüge der Klägerin, soweit sie sich gegen die vom Berufungsgericht vorgenommene Schadensteilung richtet, teilweise Berechtigung nicht aberkannt werden.

Die Frage nach dem an die Handlungsweise der beiden beteiligten Piloten anzulegenden Sorgfaltsmaßstab ist keine (von einem Sachverständigen zu lösende) Tatfrage, sondern eine Rechtsfrage. An ihr Verhalten ist der im § 1299 ABGB normierte strenge Sorgfaltsmaßstab anzulegen. Denn diese Bestimmung gilt für alle Berufe und Geschäfte, die eine besondere Sachkenntnis und Anstrengung erfordern (Wolff in Klang² VI 48); es soll jedermann darauf vertrauen können, daß Personen, die Berufe ausüben, die besondere Fähigkeiten erfordern, diese auch tatsächlich besitzen (Koziol, Haftpflichtrecht² II 183). Wenn daher der Zweitbeklagte als verantwortlicher Pilot eines Segelflugzeuges einen Motorflugzeugschleppstart unternahm, sind von ihm die zur Ausübung dieser Tätigkeit objektiverweise erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten in gleicher Weise vorauszusetzen wie vom Piloten des an diesem Start beteiligten Motorflugzeuges; einen Mangel dieser erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten haben beide Piloten zu vertreten (vgl. ZVR 1984/246).

Unter diesem Gesichtspunkt ist dem Zweitbeklagten im Sinne der zutreffenden Rechtsausführungen des Berufungsgerichtes zunächst als Fahrlässigkeit anzulasten, daß er mit dem von ihm geflogenen Segelflugzeug überhaupt einen Flugzeugschleppstart unternahm, obwohl er im Notfall (bei einer bei der verwendeten Schwerpunktkupplung durchaus möglichen erheblichen Überhöhung des Schleppflugzeuges) den Steuerknüppel loslassen mußte, um die Ausklinkvorrichtung bedienen zu können. Ferner sind dem Zweitbeklagten die ihm unterlaufenen Flugfehler (verspätetes Erkennen der Überhöhung des Schleppflugzeuges und zu hastiges und nicht richtig dosiertes Nachdrücken) ebenso als Fahrlässigkeit zuzurechnen wie der Umstand, daß er die Ausklinkvorrichtung zu spät betätigte. Mit seinem geringen Ausbildungsstand kann sich der Zweitbeklagte im Sinne der obigen Rechtsausführungen nicht entschuldigen.

Aber auch das festgestellte Verhalten des Piloten des Schleppflugzeuges entspricht keinesfalls dem dargestellten Sorgfaltsmaßstab. Friedrich W*** kannte nach den Feststellungen der Vorinstanzen den geringen Ausbildungsstand des Zweitbeklagten und war noch kurze Zeit vor dem Start auf die Gefahren des Schleppstarts unter Verwendung einer Schwerpunktkupplung hingewiesen worden. Unter diesen Umständen war von dem erfahrenen Piloten des Schleppflugzeuges jedenfalls besondere Vorsicht und Aufmerksamkeit zu fordern. Es mag nun durchaus zutreffen, daß der Pilot eines Schleppflugzeuges im Startvorgang in niedriger Höhe bei Überhöhung durch das Segelflugzeug nicht ausklinken darf, ohne einen Absturz zu riskieren, und daß er dies erst nach Bewältigung der kritischen Situation tun darf; es mag auch zutreffen, daß der Pilot des Schleppflugzeuges unter normalen Umständen mit der Korrektur einer Überhöhung durch den Piloten des Segelflugzeuges rechnen kann. Im vorliegenden Fall wurde aber das schleppende Motorflugzeug im Zuge des Startvorganges durch das geschleppte Segelflugzeug mehrmals in so auffälliger Weise überhört, daß etwa, wie sich aus dem Akt ergibt, der am Flughafen die Schleppwinde betätigende Zeuge D*** bereits nach der zweiten auffälligen Überhöhung des Schleppflugzeuges durch das Segelflugzeug den Zweitbeklagten über Funk zum Ausklinken aufzufordern versuchte und der Flugverkehrsleiter S*** gleichfalls bereits nach der zweiten auffälligen Überhöhung Alarm auslöste. Es handelte sich somit um eine durchaus - auch für den Piloten des Schleppflugzeuges - erkennbare gefährliche Situation, der dieser bei gehöriger Sorgfalt zumindest nach der Korrektur der zweiten bedeutenden Überhöhung durch den Zweitbeklagten gerade unter Berücksichtigung dessen geringen Ausbildungsstandes durch Ausklinken begegnen hätte müssen, weil er unter den im vorliegenden Fall gegebenen Umständen mit einer gefahrlosen Fortsetzung des Schleppmanövers nicht mehr rechnen konnte.

Die Klägerin gesteht in ihrer Revision ein Mitverschulden des getöteten Friedrich W*** zu, vermeint aber, daß es nur mit einem Drittel zu bemessen sei.

Den Einwänden der Klägerin gegen die vom Berufungsgericht vorgenommene Verschuldensteilung kann nur zum Teil gefolgt werden. Gewiß ist nach den von den Vorinstanzen getroffenen Feststellungen dem Zweitbeklagten das den Unfall auslösende einleitende Fehlverhalten anzulasten; dem steht aber gegenüber, daß Friedrich W*** nicht nur als der weitaus erfahrenere Pilot auf das Fehlverhalten des Zweitbeklagten nicht bzw. verspätet reagierte, sondern daß er auch noch trotz Kenntnis der mangelnden Ausbildung des Zweitbeklagten diesen in seinem Entschluß, seinen ersten Motorflugzeugschleppstart unter Verwendung einer Schwerpunktkupplung mit einem sensibel reagierenden Segelflugzeug, für den er nach seinem Ausbildungsstand objektiv nicht geeignet war, allein durchzuführen, geradezu bestärkte, indem er ihm erklärte, er habe schon hundert derartige Schleppts gemacht, der Start werde in Ordnung gehen.

Unter diesen Umständen ist beiden beteiligten Piloten ein hohes Maß an Leichtsinn und an Mißachtung ihrer eigenen Sicherheit und der Sicherheit anderer anzulasten, wobei das sicher größere Gewicht der vom Zweitbeklagten begangenen Flugfehler dadurch aufgewogen wird, daß Friedrich W*** über die weitaus größere Flugerfahrung und Sachkenntnis verfügte und daher subjektiv sicher besser als der Zweitbeklagte in der Lage war, die Gefährlichkeit seines Verhaltens zu beurteilen. Bei dieser Sachlage ist ein erhebliches Überwiegen des Gewichtes des Fehlverhaltens eines der beiden beteiligten Piloten nicht zu erkennen. Es erscheint daher nach den Umständen des vorliegenden Falles nach Ansicht des erkennenden Senates gerechtfertigt, mit einer Verschuldensteilung im Verhältnis von 1 : 1 vorzugehen.

Dies führt unter Berücksichtigung der eingangs wiedergegebenen Außerstreitstellung der Höhe des Leistungsbegehrens dazu, daß der Zweitbeklagte zur Zahlung eines Betrages von 145.320,85 S sA an die Klägerin zu verhalten ist und daß ihr gegen den Zweitbeklagten auf Zahlung eines weiteren Betrages in dieser Höhe gerichtetes Leistungsmehrbegehren abzuweisen ist. Dem gegen den Zweitbeklagten gerichteten Feststellungsbegehren ist unter Bedachtnahme auf diese Verschuldensteilung stattzugeben, das gegen den Zweitbeklagten gerichtete Feststellungsmehrbegehren abzuweisen.

Es waren daher die Urteile der Vorinstanzen in Ansehung der die Erstbeklagte betreffenden Entscheidung zu bestätigen und in Ansehung der den Zweitbeklagten betreffenden Entscheidung wie im Spruch ersichtlich abzuändern; dabei wurde die stattgebende Entscheidung über das Feststellungsbegehren in einer eindeutigen und dem Quotenvorrecht des Sozialversicherungsträgers Rechnung tragenden Weise gefaßt.

Die Entscheidung über die Verfahrenskosten erster Instanz im Verhältnis zwischen der Klägerin und dem Zweitbeklagten beruht auf den §§ 43 Abs. 1, 46 Abs. 1 ZPO, die Entscheidung über die Kosten des Berufungsverfahrens in diesem Verhältnis und die Kosten des Revisionsverfahrens auf den §§ 43 Abs. 1, 46 Abs. 1, 50 ZPO.

Anmerkung

E15380

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1988:0020OB00023.88.0927.000

Dokumentnummer

JJT_19880927_OGH0002_0020OB00023_8800000_000

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at