

Aus der Begründung:**[Schutznorm und ihre Verletzung]**

Soll das Zuwiderhandeln gegen ein Gesetz einen Schadenersatzanspruch auslösen, muss es jene Interessen verletzen, deren Schutz die Rechtsnorm bezweckt (RIS-Justiz RS0031143). Das Wesen des Rechtswidrigkeitszusammenhangs liegt darin, dass aufgrund eines rechtswidrigen Verhaltens nur für jene verursachten Schäden zu haften ist, die die übertretene Verhaltensnorm nach ihrem Schutzzweck gerade verhindern sollte (RIS-Justiz RS0022933). Der Schutzzweck einer Norm ergibt sich aus ihrem Inhalt. Um herauszufinden, ob die jeweilige Vorschrift, die übertreten wurde, den im konkreten Fall eingetretenen Schaden verhindern wollte, ist das anzuwendende Schutzgesetz teleologisch zu interpretieren (RIS-Justiz RS0027553 [T 7]). Der OGH hat sich bereits mehrfach mit dem Schutzzweck der Normen über die Bauartgeschwindigkeit von Fahrzeugen nach § 58 Abs 2 KDV, aber auch jene nach § 58 Abs 1 KDV über die von Kfz auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nicht zu überschreitenden Geschwindigkeiten befasst:

[Zweck der Vorschriften über die Bauartgeschwindigkeit]

Der Zweck der Normen über die Bauartgeschwindigkeit wurde darin gesehen, Gefahren im Straßenverkehr zu verhindern, die eine erhöhte Geschwindigkeit mit sich bringt (RIS-Justiz RS0027474). So wurde zu § 58 Abs 1 Z 1 lit c KDV ausgesprochen, dass es sich dabei um eine Schutznorm iSd § 1311 ABGB handelt, deren Zweck in der Verhinderung aller Gefahren im Straßenverkehr besteht, die eine erhöhte Geschwindigkeit mit sich bringt (RIS-Justiz RS0065754). Ebenso zielt die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit für Kraftwagenzüge gem § 58 Abs 1 Z 2 lit e KDV auf die Vermeidung aller Gefahren ab, die sich aus der mit Rücksicht auf die Art solcher Fahrzeuge erhöhten Betriebsgefahr bei Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit ergeben, so auch die im Vergleich zu anderen Fahrzeugen größere Masse und geringere Bremsverzögerung (RIS-Justiz RS0065757). Letztlich wurde auch die Vorschrift des § 58 Abs 1 Z 2 lit a KDV als ein Schutzgesetz gewertet, das der Verhinderung aller Gefahren dient, die eine erhöhte Geschwindigkeit mit sich bringt (RIS-Justiz RS0075478; 2 Ob 63/95).

[Geschwindigkeitsbeschränkung für landwirtschaftliche Anhänger]

Mag auch die Vermeidung der Gefahr durch unkontrolliertes Ausbrechen eines technisch einfachen An-

hängers oder durch Verlängerung des Bremswegs bei einfachen Bremsvorrichtungen primäres Ziel der Regelung des § 58 KDV, insb dessen Abs 1 Z 2 lit a, sein, beinhalten diese Bestimmungen aber zumindest auch die Hintanhaltung der Gefahren aus der erhöhten Geschwindigkeit allgemein. Für die Bejahung des Rechtswidrigkeitszusammenhangs ist es aber ausreichend, dass die Verhinderung des Schadens bloß mitbezweckt ist (RIS-Justiz RS0027553 [T 6]).

Entgegen der Meinung der Vorinstanzen ist daher hier von einem Rechtswidrigkeitszusammenhang zwischen der allenfalls vom Kl eingehaltenen überhöhten Geschwindigkeit und dem Unfallgeschehen auszugehen und kommt daher der Frage der tatsächlich von ihm einzuhaltenen Höchstgeschwindigkeit (10 oder 25 km/h) entscheidungswesentliche Bedeutung zu. Hiezu fehlen aber ausreichende Feststellungen.

Die E 2 Ob 63/95 betraf den Fall eines Zugfahrzeugs samt Anhänger, das die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit von 10 km/h überschritten hatte, während es von einem Lkw-Kleintransporter überholt wurde, wobei dieser in der Folge mit dem entgegenkommenden Pkw kollidierte. Dort wurde eine Verschuldensteilung im Verhältnis 1:3 zugunsten des Traktorlenkers, der die zulässige Höchstgeschwindigkeit um 100% überschritten hatte, als angemessen angesehen, weil die überhöhte Geschwindigkeit kausal war und der Unfall bei Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit vermieden hätte werden können.

Zwar braucht ein Lenker sein Fahrzeug nach § 10 Abs 2 StVO nicht unverzüglich bei erster Sicht oder Erkennen der Notwendigkeit, anzuhalten, zum Stillstand zu bringen, sondern genügt es, wenn er vor der Mitte der Sichtstrecke anhalten kann. Dies reicht allerdings dann nicht aus, wenn er angesichts eines erkennbar verkehrswidrigen Verhaltens des entgegenkommenden Lenkers nicht damit rechnen kann, dass dieser seinerseits innerhalb der halben Sichtstrecke anhalten werde (RIS-Justiz RS0073597 [T 2]). Nach den Feststellungen des ErstG reagierte hier der Kl bei erster Sicht auf das Fahrzeug des Erstbkl mit einer Bremsung. Ob eine in diesem Zeitpunkt allenfalls eingehaltene überhöhte Geschwindigkeit insofern kausal wurde, als bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Unfall hätte verhindert werden können bzw geringere Folgen ausgelöst hätte, hat das ErstG nicht festgestellt, sodass über das allfällige Mitverschulden des Kl noch nicht abgesprochen werden kann. Gegebenenfalls wäre allerdings das Verschulden des Erstbkl als überwiegend anzusehen, was in der Rev auch eingeräumt wird.

ZVR 2010/33

§ 11 Abs 1,
§ 124 Abs 1,
§ 131 Abs 1 LFG;
§ 1 Abs 1,
§ 5 LVR;
§§ 1297, 1299,
1304 ABGB

→ **Häufige Schadensteilung bei Unfall eines von einem Motorflugzeug geschleppten Segelflugzeugs**

§ 11 Abs 1, § 124 Abs 1, § 131 Abs 1 LFG;
§ 1 Abs 1, § 5 LVR

Wird ein Segelflugzeug von einem Motorsportflugzeug gezogen, liegt kein echtes Handeln auf eigene Gefahr vor, weil beide Piloten Schutzpflichten gegenüber der körperlichen Integrität und dem Eigentum des jeweils anderen Piloten treffen.

§§ 1297, 1299, 1304 ABGB

Der Pilot des Segelflugzeugs muss sich in gleicher Weise um die aus einer Wettervorhersage resultierenden Gefahren kümmern wie der Pilot eines ihn ziehenden Motorflugzeugs, sodass der infolge einer beim Flug auftretenden Wetterkapriole eintretende Schaden, wobei keinem der Piloten ein Navigationsfehler vorzuwerfen ist, häufig zu teilen ist.

Sachverhalt:**[Unfallbeteiligte]**

Am 13. 10. 2000 ereignete sich in der Nähe des Flugplatzes T bei einem Schleppflug eines Segelflugzeugs ein Unfall, bei dem der Kl als Pilot des Segelflugzeugs verletzt wurde und dieses beschädigt wurde. Der Schaden in Höhe von € 64.224,84 ist unstrittig. Der Erstbekl, ein Mitglied des zweitbekl Sportfliegerclubs, war Pilot; der Zweitbekl war Eigentümer und Halter; die Drittbekl war HaftpflichtVers des schleppenden Motorflugzeugs.

Der Kl, ein erfahrener Segelflieger, startete am 13. 10. 2000 um 8.15 Uhr in I, um mit seinem Segelflugzeug einen 1.000-Kilometer-Streckenflug zu absolvieren. Es war ihm bekannt, dass eine Föhnwetterlage herrschte und die Möglichkeit bestand, dass der Föhn durchbricht. Bei S war der Wendepunkt, von dem er nach I zurückkehren wollte. Als die Föhnwinde nicht mehr wirksam waren und er keinen Auftrieb mehr fand, entschloss er sich, auf dem Flugplatz T zu landen.

[Wetterstörung, kein Pilotenfehler als Unfallursache]

Der Kl vereinbarte mit dem Erstbekl, dass dieser als Pilot des Motorflugzeugs des Flughafens T den Schleppflug „auf Kostenersatzbasis“ durchführe. Sie sprachen über die Startrichtung. Es herrschte so wenig Wind, dass es egal war, in welche Richtung gestartet wurde. Da der Kl in Richtung Westen weiterfliegen wollte, entschloss er sich zu einem Start in diese Richtung. Aufgrund eines plötzlich einsetzenden Fallwinds nach dem Start verlor der Schleppzug an Geschwindigkeit und Höhe. In einer Flughöhe von etwa 17 Metern über Grund kappte der Erstbekl das Schleppseil zum Segelflugzeug, da er aufgrund der geringen Flughöhe keine Chance sah, die 13,6 Meter hohe Autobahnzubringerbrücke zu überfliegen. In der Folge sackte das Segelflugzeug durch und schlug mit der li Tragfläche und dem Rumpf am Boden auf. Die Situation und Gefährlichkeit wurde von den für die Flugwetterüberwachung und Flugwettermeldungen zuständigen Stellen erkannt; diese reagierten mit entsprechenden Wettervorhersagen und Warnungen.

Die Ursache für den Flugunfall war eine plötzliche Wetterstörung. Bei einer sorgfältigen Flugvorbereitung wäre die drohende Gefahr einem umsichtigen Piloten aufgefallen. Von einem verantwortlichen Piloten wird verlangt, bereits vor dem Flug eine Prognose über den Ablauf des beabsichtigten Flugs anzustellen. Der Wettervorhersage waren Turbulenzgefahren zu entnehmen. Für den Flugplatz T besteht aufgrund der Topografie eine verstärkte Gefahr durch Turbulenzen. Ein Pilotenfehler während des Schleppflugs lag weder beim Kl noch beim Erstbekl vor.

[Beiderseitiges Prozessvorbringen]

Der Kl beehrte Ersatz, weil den Erstbekl das Alleinverschulden am Unfall treffe und dieser den Flug mangelhaft vorbereitet habe, für den Schleppflug eine zu geringe Flugerfahrung gehabt und sich über die notwendigen Daten für den Flug nicht kundig gemacht habe. Die solidarische Haftung des zweitbekl Sportfliegerclubs als Halter und des drittbekl Haftpflichtversicherers des Motorflugzeugs ergebe sich aus den Bestimmungen des LFG.

Die Bekl bestritten und brachten vor, den Erstbekl treffe kein Verschulden am Unfall. Der Erstbekl und der Zweitbekl hätten alle Maßnahmen zur Verhinderung des Unfalls getroffen. Infolge eines vollkommen unerwartet eingetretenen Fallwinds sei das Schleppflugzeug abgebremst worden und habe an Höhe verloren. Der Erstbekl habe daher das Schleppseil kappen müssen, um dem Kl eine Notlandung zu ermöglichen.

[E der Vorinstanzen]

Das ErstG verurteilte die Bekl zur ungeteilten Hand zur Zahlung von € 31.255,28 sA und sprach die Feststellung aus, die beklP hafteten dem Kl für alle künftigen Schäden aus dem Flugunfall zur ungeteilten Hand im Ausmaß von 50%; das Mehrbegehren von weiteren € 32.969,56 sA sowie das Feststellungsmehrbegehren über eine über 50% hinausgehende Haftung der Bekl wies es ab.

Das BerG gab der Ber des Kl tw, jener der Bekl nicht Folge; es verurteilte die Bekl zur ungeteilten Hand zur Zahlung von € 62.510,56 sA und wies das Mehrbegehren von € 1.714,28 sA ab; dem Feststellungsbegehren gab es zur Gänze statt, lediglich hinsichtlich der Drittbekl wies es das Feststellungsbegehren insoweit ab, als deren Haftung über die Höhe der VersSumme aus dem maßgebenden VersVertrag hinaus bestehe.

Der OGH gab der Rev der beklP tw Folge und änderte die U der Vorinstanzen iS einer Wiederherstellung des ErstU (also einer Schadensteilung im Verhältnis von 1:1) ab, hins der drittbeklP jedoch beschränkt auf die Höhe der VersSumme aus dem maßgebenden VersVertrag.

Aus den Entscheidungsgründen:**[Handeln auf eigene Gefahr]**

Handeln auf eigene Gefahr kann die Rechtswidrigkeit ausschließen. Ein echtes Handeln auf eigene Gefahr ist aber nur gegeben, wenn dem Gefährder keine Schutzpflichten gegenüber jenem obliegen, der die Gefahr kannte oder erkennen konnte und dem daher eine Selbstsicherung zugemutet werden konnte. Unechtes Handeln auf eigene Gefahr liegt dagegen dann vor, wenn den Gefährder Schutzpflichten gegenüber der sich selbst gefährdenden Person treffen. Bei Nichteinhaltung dieser Pflichten handelt der Gefährder rechtswidrig (RIS-Justiz RS0023101).

Zu einem Schleppflug eines Segelflugzeugs hat der OGH schon in der E 2 Ob 23/88 judiziert, beide Piloten hätten die eigene und die Sicherheit anderer missachtet. IS dieser E ist festzuhalten, dass jeden Piloten Schutzpflichten gegenüber der körperlichen Integrität des jeweils anderen Piloten sowie gegenüber der Unversehrtheit der fremden Sachen treffen. Ein die Rechtswidrigkeit ausschließendes (echtes) „Handeln auf eigene Gefahr“ durch den Kl liegt hier somit nicht vor.

[Verschuldensteilung]

Was die Frage des beiderseitigen Verschuldens betrifft, teilt der OGH nicht die Rechtsauffassung des BerG, sondern hält iW die Erwägungen des ErstG für zutreffend. ➔

OGH 19. 2. 2009,
2 Ob 231/08x
(OLG Graz
29. 5. 2008,
3 R 42/08h;
LG Leoben
29. 12. 2007,
4 Cg 197/01 d)

In Fortführung der E 2 Ob 23/88 beschäftigt sich der OGH hier mit Haftungsfragen bei einem missglückten Schleppflug eines Segelflugzeugs durch ein Motorflugzeug.

[Sorgfaltspflichten für Piloten von Segel- und Motorflugzeugen]

Gem § 124 Abs 1 LFG ist im Luftverkehr jedermann verpflichtet, mit der zur Wahrung der Ordnung und Sicherheit erforderlichen Vorsicht, Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme vorzugehen. Gem § 131 Abs 1 LFG sind beim Betrieb von Zivilluftfahrzeugen alle jene Vorsichtsmaßnahmen zu beachten, die erforderlich sind, um Gefährdungen auszuschließen. Gem § 11 Abs 1 (und 2) LFG sind auch Segelflugzeuge (Zivil-)Luftfahrzeuge.

Die Bestimmungen der schon vom BerG angezogenen Luftverkehrsregeln 1967 BGBl 1967/56 in der im Unfallszeitpunkt geltenden Fassung (LVR) bestimmen in ihrem § 1 Abs 1, dass sie auf alle Luftfahrzeuge innerhalb des österr Hoheitsgebiets anzuwenden sind. Luftfahrzeuge iS der LVR sind gem § 2 Z 33 jene iSd § 11 Abs 1 LFG, somit auch Segelflugzeuge. Gem § 5 LVR hat sich der Pilot vor Beginn eines Flugs auf sorgfältige Weise mit allen zur Verfügung stehenden Unterlagen vertraut zu machen, die für den beabsichtigten Flug von Bedeutung sein können. Die Flugvorbereitung hat bei Flügen, die über Flugplatznähe hinausführen, ein sorgfältiges Studium der zur Verfügung stehenden Luftfahrtinformationen sowie der neuesten Wettermeldungen und Wettervorhersagen zu umfassen, die für die beabsichtigten Flüge von Bedeutung sein können. Nach dem eindeutigen Wortlaut dieser Bestimmungen sind sie nicht nur auf Piloten von Motorflugzeugen, sondern auch von Segelflugzeugen, somit auch auf den Kl, anzuwenden.

[Bezugnahme auf VorE 2 Ob 23/88]

Der OGH hatte sich in der schon erwähnten E 2 Ob 23/88 (RIS-Justiz RS0026518) mit Haftungsfragen im Zusammenhang mit einem missglückten Schleppflug eines Segelflugzeugs durch ein Motorflugzeug zu befassen. Der OGH führte dort aus, die Piloten beider Flugzeuge befänden sich in einer einheitlichen Gefahrengemeinschaft. Die Frage nach dem an die Handlungsweise der beiden beteiligten Piloten anzulegenden Sorgfaltsmaßstab sei keine Tatfrage, sondern eine Rechtsfrage. An ihr Verhalten sei der in § 1299 ABGB normierte strenge Sorgfaltsmaßstab anzulegen (zum Sorgfaltsmaßstab eines Piloten vgl auch RIS-Justiz RS0026553; RS0026514 [T 7]). Die Bestimmung gelte für alle Berufe und Geschäfte, die eine besondere Sachkenntnis und Anstrengung erforderten. Es solle jedermann darauf vertrauen können, dass Personen, die Berufe ausüben, die besondere Fähigkeiten erfordern, diese auch tatsächlich besitzen. Wenn daher der dort Zweitbekl als verantwortlicher Pilot eines Segelflugzeugs einen Motorflugzeugschleppstart unternommen habe, seien von ihm die zur Ausübung dieser Tätigkeit objektiverweise erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten in gleicher Weise vorauszusetzen wie vom Piloten des an diesem Start beteiligten Motorflugzeugs. Einen Mangel dieser erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten hätten beide Piloten zu vertreten. Im dortigen Fall, in dem – im Gegensatz zum hier vorliegenden Fall – Flugfehler begangen wurden und nicht der Pilot des Segelflugzeugs zu

Schaden kam, vielmehr der Pilot des Schleppflugzeugs getötet wurde, maß der OGH beiden Piloten jeweils gleichteiliges Verschulden zu. Es sei beiden beteiligten Piloten ein hohes Maß an Leichtsinn und Missachtung ihrer eigenen Sicherheit und der Sicherheit anderer anzulasten. Einerseits hatten im vorliegenden Fall beide Piloten die zitierten gesetzlichen Bestimmungen des LFG und der LVR zu beachten. Andererseits resultieren aus dem – entgeltlichen („auf Kostenersatzbasis“) – Vertrag zwischen Kl und Zweitbekl – wie schon oben ausgeführt – wechselseitige Schutz- und Sorgfaltspflichten.

[Verpflichtung beider Piloten, Wettervorhersage zu beachten]

Ausgehend von den in 2 Ob 23/88 ausgeführten Grundsätzen sind daher bei der Vorbereitung eines Motorschleppflugs grundsätzlich beide Piloten zur Einhaltung sämtlicher Vorsichtsmaßnahmen und Sorgfaltspflichten verhalten. Das bedeutet für den vorliegenden Fall, dass beide Piloten verpflichtet gewesen wären, sich über die gegebenen Wetterverhältnisse zu informieren. Beide Piloten hätten dann die drohende Gefahr einer plötzlichen Wetterstörung, die schließlich zum Unfall führte, erkennen können.

[Besonders kundiger Pilot des Segelflugzeugs]

Dazu kommt im vorliegenden Fall, dass der Kl keineswegs bloßer (unkundiger) Befehlsempfänger der Anweisungen des Erstbekl war, steht doch fest, der Kl habe sich zu einem Start in Richtung Westen entschlossen, er habe auch nach der Erklärung des Erstbekl, die Schleppgeschwindigkeit werde zwischen 110 und 130 km/h betragen, diese auf 120 km/h festgelegt. Auch dadurch hat der Kl durchaus zu erkennen gegeben, dass er entsprechende Kenntnisse auch hinsichtlich des Schleppflugs hat und sich eine Beurteilung zumindest eines Teils der beim Schleppflug vorzunehmenden Maßnahmen zugetraut hat.

[Keine Kenntniszurechnung beider beteiligter Piloten hins der Bedienung des jeweils anderen Flugzeugs]

Den beiden beteiligten Piloten eines Segelschleppflugs sind freilich die spezifischen Kenntnisse der Bedienung des jeweils anderen Flugzeugs (Armaturen, Anzeigen, Bedienungselemente) nicht abzuverlangen. Zutreffend führen die RevWerber weiter aus, dass zumindest einige der dem Erstbekl vom BerG vorgeworfenen Nachlässigkeiten für den Unfall nicht kausal und daher für die Verschuldensaufteilung unbeachtlich waren (zB Prüfung der Tankfüllung, geringe Erfahrung).

[Ergebnis: Verschuldensteilung 1:1]

Ausgehend von diesen Überlegungen über die wechselseitigen Schutz- und Sorgfaltspflichten beider Piloten ist kein Überwiegen des Verschuldens eines der beiden Piloten zu erkennen, weshalb sich die vom ErstG vorgenommene Verschuldensteilung von 1:1 als zutreffend erweist.

Anmerkung:

1. Die **zentrale Frage** dieser E liegt darin, dass das BerG die Zurechnungselemente so gewichtet hat, dass der geschädigte Pilot des Segelflugzeugs vollen Ersatz erhielt, während der OGH ihm bloß 50% zugesprochen hat. **Mitverschuldensabwägungen** sind stets in hohem Maß vom richterlichen Judiz abhängig. Womöglich hat sich der OGH in der konkreten E aber zu stark davon leiten lassen, dass er eine – vermeintlich passende – VorE aufgefunden hat, bei der ebenfalls eine Schadensteilung im Ausmaß von 50:50 vorgenommen wurde. Das Höchstgericht betont indes selbst, dass es in 2 Ob 23/88 um schuldhafte Navigationsfehler ging, die in dieser E keine Rolle spielten. Der OGH kam zu einer Schadensteilung im Ausmaß von 50:50, weil es Aufgabe eines **jeden** der beiden **Piloten** gewesen wäre, sich um die **Wetterprognose** zu kümmern und daraus die nötigen Schlussfolgerungen zu ziehen, nämlich einen Schleppflug bei derartigen Turbulenzen zu unterlassen. Der Pilot des Segelflugzeugs sei hier nicht bloßer Befehlsempfänger gewesen, weil er den Wunsch, nach Westen zu starten, geäußert habe und auf die Aussage des Piloten des Motorflugzeugs, dass die Schleppgeschwindigkeit zwischen 110 und 130 km/h betrage, sich für eine mittlere von 120 km/h ausgesprochen habe.

2. Lohnend erscheint es, auf die Kriterien einzugehen, die das BerG zu einer Schadensteilung von 1:0 zu Lasten des Piloten des Motorflugzeugs bewogen haben und die der OGH für nicht maßgeblich angesehen hat. Womöglich ist für diese Fragestellung bedeutsam, ob maßgeblich ist, welche Kenntnisse die beiden **Piloten tatsächlich gehabt** haben (Ist-Zustand) oder welche sie **haben mussten** (Soll-Zustand). Das BerG hat hervorgehoben, dass der Flugschein für ein Motorflugzeug umfassendere Kenntnisse erfordere als der für ein Segelflugzeug. Der OGH hat das relativiert, indem er darauf hinwies, dass der **Segelflugpilot über langjährige Erfahrung als Staatsmeister** verfüge – während der **Motorflugzeugpilot erst ganz geringe Flugfah-**

rung besaß. In Bezug auf die Erkundung der Wetterverhältnisse wird man mit dem OGH festhalten können, dass diesbezüglich im Ausgangspunkt die **gleichen Erkundungspflichten** bestehen. Mögen auch die besonderen Kenntnisse des Segelflugpiloten eine Rolle spielen, so gilt für den Motorsportclub, mit dem der Vertrag zustande gekommen ist, dass dieser für den Sorgfaltsmaßstab eines durchschnittlichen Fachmanns iSd § 1299 ABGB einzustehen hat.

Dabei ist aber beachtlich, dass der Motorflugzeugpilot über **besondere Ortskenntnisse** verfügen muss, die es ihm erlauben, die Gefährlichkeit von Turbulenzen gerade beim Flughafen T abzuschätzen, was man vom Segelflugpiloten als Ortsfremden nicht verlangen kann. Dazu kommt der Umstand, dass bei einem Schleppvorgang der Geschleppte vom Schlepper in besonderer Weise abhängig ist. Der OGH relativiert auch das. Die Ansatzpunkte dafür erscheinen jedoch dünn: Der Segelflugzeugpilot sei deshalb kein bloßer Befehlsempfänger gewesen, weil er den Wunsch geäußert habe, nach Westen starten zu wollen, was ex ante wegen der Windstille völlig gleichgültig erschien; zudem habe er, nachdem der Motorflugzeugpilot eine Bandbreite zwischen 110 und 130 km/h angegeben hatten, sich dahingehend geäußert, dass man dann eben eine mittlere Geschwindigkeit von 120 km/h nehmen solle. Es bleibt mE dabei, dass die **größere Gefahr vom Schlepperflugzeug** ausgeht, was ebenfalls bei der Abwägung zu berücksichtigen gewesen wäre. Diese beiden Gesichtspunkte würden daher eine Schadensteilung von 40:60 oder 1:2 zu Lasten des Motorflugzeugclubs rechtfertigen. Eine weitergehende Zurechnung des Schadens scheidet aber aus, weil die vom BerG für maßgeblich angesehene unterlassene Feststellung des Gewichts des Segelflugzeugs, der mitgeführten Treibstoffmenge sowie die geringere Flugfahung des Motorflugzeugpiloten mangels Navigationsfehlers für den Unfall nicht kausal geworden sind.

Christian Huber, RWTH Aachen

→ **Brauchtumsveranstaltung, Lärmschutz****§§ 1295 ff ABGB**

Die Verkehrssicherungspflichten für die Veranstalter von Massenevents, wie zB Messen, Konzerte, Faschings- und Brauchtumsumzüge, sind – was den Lärmschutz angeht – erheblich eingeschränkt. Gerade bei Brauchtums- und Faschingsveranstaltungen, aber auch bei Veranstaltungen unter Beizie-

hung von Schützen- oder Militär-(Musik-)Abordnungen kann dem Veranstalter nicht zugemutet werden, jede überdurchschnittliche Lärmemission zu verhindern. Er kommt seinen Verpflichtungen nach, wenn er Böllerschüsse auf dem Umzug vorher über Lautsprecher ankündigt.

Sachverhalt:

Wie jedes Jahr wurde auch 2007 in Z das G-Fest mit einem Umzug veranstaltet. Am Umzug nahmen knapp 100 verschiedene Gruppen mit etwa 2.200 Teilnehmern aus verschiedenen Nationen und mehreren österr Bundesländern teil. Der Festzug bewältigte die Strecke in einer Zeit zwischen ½ und einer ¾ Stunde. Der Umzug wurde vom bekl Tourismusverband gemeinsam mit dem Tir Trachtenverband organisiert; Letzterem gehörten ua Landsturmgruppen, Brauchtumsgruppen und

Trachtengruppen an. Während des Umzugs waren die benutzten Straßen links und rechts von Zuschauern gesäumt.

[Umzug]

Die vom Bekl bestellten Organisatoren setzten Festzugbegleiter ein, die den Musikkapellen voranschritten. Weiters gab es ein bis zwei Helfer, die den Zugverlauf koordinierten. Weitere Ordnerpersonen für die Begleitung der Landsturmgruppen mit deren Kanonen

ZVR 2010/34

§§ 1295 ff ABGB

OLG Innsbruck
27. 1. 2009,
3 R 6/09 w
(LG Innsbruck
30. 10. 2008,
59 Cg 23/08 w)