

# TE OGH 1992/10/14 20b555/92

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 14.10.1992

## Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr.Kralik als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr.Melber, Dr.Kropfitsch, Dr.Niederreiter und Dr.Schinko als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Parteien 1. H\*\*\*\*\*verein \*\*\*\*\*, 2. |\*\*\*\*\*-Club, \*\*\*\*\* 3. Erster T\*\*\*\*\*-Club, \*\*\*\*\* und 4. Club der T\*\*\*\*\* alle vertreten durch Dr.Harald Rittler und Dr.Johannes Hohenbühel, Rechtsanwälte in Innsbruck, wider die beklagte Partei T\*\*\*\*\*gesellschaft mbH, \*\*\*\*\* vertreten durch Dr.Ekkehard Erlacher, Rechtsanwalt in Innsbruck, wegen Duldung infolge Revision der klagenden Parteien gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck als Berufungsgerichtes vom 11.Februar 1992, GZ 1 R 331/91-17, womit infolge Berufung der klagenden Parteien das Urteil des Landesgerichtes Innsbruck vom 10.Okttober 1991, GZ 15 Cg 80/91-12, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den

Beschluß

gefaßt:

## Spruch

Der Revision wird Folge gegeben. Das angefochtene Urteil und das Ersturteil werden aufgehoben. Die Sache wird zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an das Erstgericht zurückverwiesen, das auf die Kosten des Berufungs- und des Revisionsverfahrens gleich weiteren Verfahrenskosten Bedacht zu nehmen haben wird.

## Text

Begründung:

Die Beklagte betreibt aufgrund der bescheidmäßig ergangenen Zivilflugplatzbewilligung des Bundesministeriums für Verkehr und öffentliche Wirtschaft als oberste Zivilluftfahrtbehörde einen inländischen Flughafen im Sinne des § 64 LFG mit allen für den internationalen Luftverkehr erforderlichen Einrichtungen wie Flugsicherung, Grenzkontrolle und Zollabfertigung. Der Flughafen steht innerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten dem Linien- und Bedarfsverkehr und der allgemeinen Luftfahrt unter den gleichen Bedingungen offen und kann von allen Luftfahrzeugen benutzt werden, deren Betriebssicherheitsgrenzen einen sicheren Abflug und eine sichere Landung zulassen. Die Zivilflugplatzbedingungen für diesen Flughafen enthalten seit einer mit Bescheid des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 5.6.1990, Zl. 60203/7-7/90, erfolgten Änderung folgende Regelung über den Fallschirmsprungbetrieb:

"2.9.5.1. Für den Fallschirmsprungschulbetrieb steht auf dem Flughafen \*\*\*\*\* derzeit keine Fallschirmspringerlandfläche zur Verfügung.

2.9.5.2. Fallschirmspringerlandungen im Bereich des Flughafenareals sind nicht gestattet.

2.9.5.3. In der Mittagszeit zwischen 12,30 Uhr und 14 Uhr dürfen keine Fallschirmspringerabsetzflüge durchgeführt werden. Kreisen über dem Flughafen und dessen Umgebung ist zu unterlassen (Lärmschutzbestimmungen)."

Die Kläger stellten das Begehr, die beklagte Partei sei schuldig, Fallschirmspringerlandungen durch die klagenden Parteien bzw. deren einzelne Mitglieder auf ihren Grundstücken auf dem öffentlichen Flughafen \*\*\*\*\* insbesondere den dort befindlichen Bewegungsflächen bzw. jeder anderen in Frage kommenden Fläche zu dulden. Sie brachten vor, die Beklagte verweigere entgegen des in den §§ 63 und 64 LFG normierten Kontrahierungzwanges und des Umfanges der Betriebsbewilligung, wonach die Benützung des Flughafens allen Luftfahrzeugen gestattet sei, entgegen der bisherigen Übung rechtswidrig die Vornahme von Fallschirmabsprünge. Die Beklagte habe ohne Notwendigkeit und ohne Begründung die entsprechende Änderung der Flugplatzbenützungsbedingungen beantragt und auch bescheidmäßig genehmigt erhalten. Diese genehmigte Abänderung sei gesetz- und sittenwidrig, weil sie der Betriebspflicht der Beklagten widerspreche. Fallschirme seien nämlich Luftfahrzeuge im Sinne des § 11 LFG und daher von der Benützungsbewilligung erfaßt. Ein Kontrahierungzwang bestehে auch aufgrund des bestehenden Flugplatzzwanges gemäß § 9 LFG. Der Vereinszweck, nämlich in gemeinnütziger Weise seinen Mitgliedern die Ausübung des Fallschirmsportes zu ermöglichen, Nachwuchs heranzubilden, fortzubilden, den Leistungs- und Fallschirmsport zu fördern sowie in Katastrophenfällen Hilfe zu leisten, werde dadurch gefährdet. Auch würden wegen mangelnder Möglichkeit der Absolvierung der vorgeschriebenen Mindestabsprünge die Fallschirmsprunglizenzen der Mitglieder verfallen. Aufgrund der gemäß § 63 LFG der Beklagten erstmals im Jahre 1960 erteilten Betriebsaufnahmebewilligung und der folgenden Bescheide sei seit diesem Zeitpunkt der Fallschirmsprungbetrieb am \*\*\*\*\* Flughafen möglich gewesen und auch bis zum Juni 1990 ausgeübt worden. Ein einseitiger genereller Ausschluß von Fallschirmspringungen auf dem Areal der Beklagten liege nicht in deren Wirkungsbereich, weshalb das Klagebegehren berechtigt sei. Im übrigen halte sich die Beklagte selbst an ihre Bedingungen nicht, habe sie doch in der Zeit vom 2. bis 3.3.1991 zugunsten eines anderen Personenkreises Landungen von Fallschirmspringern zugelassen. Anlässlich des im Herbst abgehaltenen \*\*\*\*\* Flughafenfestes sei trotz Einladung an die Kläger zur Teilnahme im Wege der Durchführung von Schauspringen kurzfristig die Durchführung von der Beklagten untersagt worden. Die Landung von Paragleitern und Drachenfliegern sei hingegen gestattet worden. Auch daraus leite sich die Ungleichbehandlung der Kläger ab.

Die Beklagte wendete ein, sie sei an das in den von der Behörde genehmigten Bedingungen enthaltene Verbot gebunden und handle daher nicht rechtswidrig. Die Änderung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen sei auch nicht gesetz- oder sittenwidrig. Die Beklagte als Betreiberin des Flugplatzes sei verpflichtet, alle nur erdenklichen Maßnahmen zu setzen, um eine gefahrlose Benützung des Flughafens nach Möglichkeit zu gewährleisten. Wenn durch Fallschirmspringerlandungen im Gelände des Flughafens der ordnungsgemäße Flugbetrieb gefährdet sei, sei die Beklagte daher sogar verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen zu setzen. Dies habe die Beklagte durch Änderung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen getan, was von der Aufsichtbehörde auch als richtige Maßnahme erkannt und deshalb genehmigt worden sei. Es treffe auch nicht zu, daß es den Klägern bzw. deren Mitgliedern nicht möglich sei, Fallschirmsprünge durchzuführen, weil Außenlandungen gemäß § 9 Abs.2 LFG außerhalb von Flugplätzen mit Bewilligung des Landeshauptmannes möglich seien. Darüber hinaus seien die von der Klägerin angeführten nachträglichen Fallschirmabsprünge ohne Bewilligung der Beklagten erfolgt und im übrigen von der obersten Zivilluftfahrtbehörde verboten worden. Auch beim Flughafenfest sei wegen Verletzungsgefahr von Personen und Beschädigungen von Maschinen die Durchführung von Fallschirmabsprünge von der obersten Zivilluftfahrtbehörde verboten worden. Eine Ungleichbehandlung der Kläger liege nicht vor.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Es führte aus, auch Fallschirme seien Luftfahrzeuge im Sinne des § 11 Abs.1 LFG. § 63 LFG stelle fest, daß ein öffentlicher Flugplatz ein Zivilflugplatz sei, für den Betriebspflicht bestehe und der von allen Teilnehmern am Luftverkehr unter gleichen Bedingungen benutzt werden könne. Gemäß § 74 LFG sei der Betrieb von Zivilflugplätzen, sowie das Verhalten auf diesen unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit durch Verordnung des zuständigen Bundesministeriums zu regeln (Zivilflugplatzbetriebsordnung). Die nach dieser Gesetzesstelle aufzustellenden Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen bedürften gemäß Abs.3 leg. cit der Genehmigung durch die zur Erteilung der Zivilflugplatzbewilligung zuständige Behörde, somit des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als oberste Zivilluftfahrtbehörde. Entgegen der Auffassung der Kläger liege in der bescheidmäßig genehmigten Änderung der Flugplatzbenützungsbedingungen (Verbot des Fallschirmsprungbetriebes) kein gesetzes- bzw. sittenwidriger Verstoß gegen die Betriebspflicht und den

Kontrahierungzwang, weil die Beklagte als Halterin eines öffentlichen Flugplatzes gesetzlich verpflichtet sei, Benützungsbedingungen aufzustellen, welche gewährleisten, daß der Flugplatz von allen Teilnehmern am Luftverkehr benutzt werden könne. Die Benützungsbewilligung stelle die konstitutive Grundlage für den Flugplatzbetrieb dar. Änderungen des zulässigen Betriebsumfanges seien einer Änderung der Zivilflugplatzbewilligung gleichzusetzen. Die Beklagte als Flugplatzhalter und Partei des Verwaltungsverfahrens brauche bescheidmäßig zugelassene Ausnahmen von der Art der Benützung des Flughafens nicht als sachlich ungerechtfertigten Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz anzusehen und sei den Klägern als potentiellen Vertragspartnern gegenüber nicht vorvertraglich verpflichtet, in ihrem Interesse Rechtsbehelfe gegen die bescheidmäßige Festsetzung der Benützung des Flughafens zu ergreifen. Im übrigen sei bereits vor Ergehen des Bescheides des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 5.6.1990 ein Fallschirmspringerschulbetrieb mangels eines geeigneten Landeplatzes nicht möglich gewesen. Selbst wenn die Beklagte sich bei anderen Personen nicht an das Verbot der Fallschirmspringerlandungen halte, hätten die Kläger dennoch keinen Anspruch gegenüber der Beklagten auf verwaltungsrechtswidriges Verhalten.

Das Berufungsgericht gab der Berufung der Kläger nicht Folge, sprach aus, daß der Wert des Entscheidungsgegenstandes S 50.000,-- übersteige und die Revision zulässig sei. Das Gericht zweiter Instanz führte aus, soweit die Kläger eine Duldungspflicht für ihre Mitglieder begehrten, sei das Klagebegehren schon deshalb nicht berechtigt, weil es an der erforderlichen Vertretungsmacht mangle. Ob die Kläger selbst als potentielle Flughafenbenutzer in Frage kämen, etwa weil sie Halter von Luftfahrzeugen, etwa Fallschirmen wären, müsse nicht erörtert werden. Fallschirme seien Luftfahrzeuge im Sinne des § 11 LFG. Wie der Oberste Gerichtshof in 6 Ob 596/91 ausgesprochen habe, sei die Beklagte als Halterin eines öffentlichen Flugplatzes gesetzlich verbunden, Benützungsbedingungen aufzustellen, die zu gewährleisten haben, daß der Flugplatz von allen Teilnehmern am Luftverkehr benutzt werden könne. Der Flugplatzhalter sei aber auch an den Inhalt der verwaltungsbehördlichen Bewilligung (gemäß § 68 LFG) gebunden. Diese Bewilligung sei als konstitutive Grundlage für den Flugplatzbetrieb anzusehen. Soweit dabei die Ausübung des Betriebes zeitlich, örtlich oder der Art nach eingeschränkt werde, lägen verwaltungsbehördliche Verbote vor, deren Übertretung jedenfalls Verwaltungsunrecht bedeute. Abänderungen des zulässigen Betriebsumfanges in der Form einer Auflage aus Anlaß einer beantragten Erweiterung der Flugplatzgrenzen und der Sicherheitszone für den Instrumentenflugbetrieb seien einer Änderung der Zivilflugplatzbewilligung gleichzusetzen. Der Betriebsumfang von Zivilflugplätzen bestimme sich nach der Art des zugelassenen Verkehrs (öffentlicher Flugplatz, Privatflugplatz), nach der Art der Luftfahrzeuge, die den Zivilflugplatz benutzen dürfen (Motorflugzeuge, Hubschrauber, Segelflugzeuge), nach der Art und den Ausmaßen (Klassen) der für den Start und die Landung vorgesehenen Bewegungsflächen und nach der Art des zugelassenen Flugbetriebes (§ 2 Abs.2 ZivilflugplatzVO, BGBl. 1972/313). In diesen Grenzen habe sich der Bescheid über die Zivilflugplatzbewilligung zu halten. Nach Abs.3 der zitierten Verordnung dürfen auch von anderen Luftfahrzeugen Zivilflugplätze benutzt werden, sofern der Flugplatz für Motorflugzeuge bestimmt sei und in der Zivilflugplatzbewilligung (§ 2 LFG) nichts anderes bestimmt sei. Daraus könnte der Schluß gezogen werden, daß dann, wenn die Benützung des Zivilflugplatzes für Fallschirme bzw. Fallschirmabsprünge nicht ausgeklammert wäre, ein Fallschirmspringer einen subjektiv öffentlich-rechtlichen Rechtsanspruch auf Benützung des Zivilflugplatzes hätte. Daß in der der Beklagten erteilten Flugplatzbenützungsbewilligung eine Nichtbenützung von Fallschirmen und damit die Nichtzulässigkeit von Fallschirmabsprüngen enthalten sei, wurde von der Beklagten auch gar nicht behauptet. § 63 und § 74 LFG normierten aber neben der Betriebspflicht (im bewilligten Betriebsumfang) auch einen zivilrechtlich klagbaren Kontrahierungzwang. Es sei den Klägern beizupflichten, daß die Benützung von Zivilflugplätzen aufgrund privatrechtlicher Verträge zwischen Flugplatzerhaltern und Benutzern (es handle sich um Mischverträge mit werkvertraglichen, mietvertraglichen und anderen Vertragselementen; siehe Halbmayer-Wiesenwasser, Das österreichische Luftfahrtrecht II, Anm. zu § 74 LFG) erfolge. Was Inhalt dieser vertraglichen Leistungen sei, bestimme sich nach den - wegen der monopolähnlichen Stellung der Flugplatzhalter - aufgrund der von der Aufsichtsbehörde zu genehmigenden und gemäß § 74 Abs.2 zu erlassenden Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen, deren Mindestinhalt sich nach § 16 der Zivilflugplatz-Betriebsordnung, BGBl. 1962/72, richte. Da zufolge des im § 9 Abs.1 normierten Flugplatzzwanges den Flugplatzhaltern eine monopolähnliche Stellung zukomme, sei allerdings trotz der behördlichen Genehmigung - analog einer behördlich genehmigten Preisbildung im Fall der Monopolstellung eines Versorgungsbetriebes - vom Gericht eine Angemessenheitsprüfung als Vorfrage vorzunehmen, dies im Fall eines entsprechenden Leistungsbegehrens, weil Normadressat des Genehmigungsbescheides der Flugplatzhalter sei und

den Flugplatzbenützern in diesem Verwaltungsverfahren keine Parteistellung zukomme (VwGHsIg. 8272 A). Die genehmigten und angeschlagenen Zivilflugplatzbedingungen richteten sich gleich wie allgemeine Geschäftsbedingungen an die präsumtiven Benutzer eines Flugplatzes und stellten in diesem Umfang ein Vertragsangebot mit dem Inhalt dieser Bedingungen dar, denen sich der Benutzer des Flugplatzes schon kraft der Bestimmung des § 15 Zivilflughafen-Betriebsordnung durch Benützung der Anlagen oder Einrichtungen zu unterwerfen habe. Wer als Benutzer des Flugplatzes anzusehen sei, werde im § 17 der Zivilflughafen-Betriebsordnung näher erläutert, nämlich insbesondere Luftfahrzeughalter, Luftfahrzeugbesatzungsmitglieder, Fahrgäste, Flugplatzbesucher und Gewerbetreibende mit einer am Zivilflugplatz befindlichen Betriebsstätte. Abgesehen davon, daß die Kläger bzw. deren Organe als präsumtive Flugplatzbenützer in diesem Sinne anzusehen seien, gelte der im § 74 Abs.2 LFG normierte Kontrahierungszwang nur im Umfang und im Rahmen der genehmigten Zivilflugplatz-Betriebsbedingungen. Soweit die Kläger aus der Tatsache, daß in der Beklagten erteilten Zivilflugplatzbewilligung die Benützung des Flughafens durch Sprungfallschirme (zum Unterschied von Rettungsfallschirmen) nicht untersagt sei, einen Kontrahierungszwang im Sinne einer Benützungsberechtigung des Flughafenareals bzw. der dort vorhandenen Bewegungsflächen und Pisten ableiten, könne diesem Schluß nicht nähergetreten werden. Gemäß § 72 Abs.1 lit.a LFG habe nämlich der Bescheid über die Zivilflugplatzbewilligung nur die Arten der Luftfahrzeuge, die den Zivilflugplatz unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit und die zweckmäßige Gestaltung des Luftverkehrs benützen dürfen, zu bestimmen. Aufgrund dieser gesetzlichen Bestimmung und aus dem Bescheid selbst könne daher kein Anspruch auf Benützung abgeleitet werden. Die Benützung selbst erfolge vielmehr aufgrund eines (meist nur konkludent abgeschlossenen) privatrechtlichen, zweiseitigen, entgeltlichen Vertrages, und zwar eben zu den festgestellten und genehmigten Bedingungen. Nur wenn diese Bedingungen unangemessen wären, könnten die Kläger als Flugplatzbenützer den Abschluß des Benützungsvertrages mit dem Inhalt einer angemessenen Bedingung begehrten bzw. im Fall einer Ungleichbehandlung der einzelnen Benützungsgruppen die Gleichbehandlung begehrten. Eine Unangemessenheit oder Ungleichbehandlung läge aber selbst bei Bejahung der Monopolstellung der Beklagten schon deshalb nicht vor, weil sämtliche Luftfahrzeughalter, soweit sie Halter von Sprungfallschirmen, die nicht der Rettung dienen, seien (§ 27 LFG), den Flugplatz nicht zu Landezwecken benützen dürfen. Insoweit verstöße die in der Zivilflugplatz-Betriebsordnung der Beklagten enthaltene Untersagung von Fallschirmspringerlandungen nicht gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz und könne darin auch nicht eine Änderung oder Einschränkung der Betriebsbewilligung erblickt werden, die zur Wirksamkeit eines Änderungsbescheides im Sinne des § 68 Abs.2 LFG bedürfte. Im Ergebnis wäre aber auch für die Kläger dann nichts gewonnen, falls die Auffassung geteilt werde, daß es sich bei dem in den Betriebsbedingungen enthaltenen Verbot der Landung von Fallschirmspringern inhaltlich um eine Änderung der Betriebsbewilligung handle, die nicht im Rahmen einer Betriebsbedingung regelungsfähig sei, weil die Beklagte trotz der Eignung des Flugplatzes für Fallschirmsprunglandungen aus Gründen der Verkehrssicherheit und Ordnung des Flugplatzverkehrs von sich aus berechtigt und sogar verpflichtet sei, - nicht nur die Flugsicherungskontrolle eines kontrollierten Flugplatzes - die Benützung des Flughafenareals für Fallschirmspringerlandungen zu untersagen, insbesondere dann, wenn eine Fallschirmspringerlandefläche nach der Flugplatzbewilligung nicht vorhanden und auch tatsächlich nicht vorhanden sei (vgl. § 9 Abs.1 lit.f und § 34 ZFV). Daß die Beklagte keine derartige Landefläche im Sinne des § 34 ZFV gewidmet habe, gehe aus den festgestellten Zivilflugplatzbedingungen der Beklagten hervor. Die Besorgnis der Gefährdung der Sicherheit des Flugverkehrs und des Flugplatzverkehrs durch Fallschirmspringerlandungen sei unter diesen Umständen durchaus berechtigt und stelle einen sachlichen Rechtfertigungsgrund dar, der einen aus der möglichen Monopolstellung der Beklagten zu bejahenden Kontrahierungszwang durchbreche, ohne daß die Frage näher zu erörtern wäre, inwieweit den von der Beklagten betriebenen Unternehmen eine Monopolstellung im Hinblick auf den Interessenkreis "Fallschirmspringer" zukomme, und zwar im Hinblick auf die mögliche zumutbare Ausweichmöglichkeit gemäß § 9 Abs.2 LFG und inwieweit durch das Verbot der Fallschirmspringerlandungen eine Gefährdung grundlegender Bedürfnisse der Kläger durch die Negierung eines Vertragsabschlusses seitens der Beklagten eintrete. Denn die Untersagung der Fallschirmspringerlandungen wegen begründeter Befürchtung der Gefährdung der Sicherheit des Flugplatzes und des Flugverkehrs, insbesondere wegen Mangels einer eigenen Fallschirmspringerlandefläche, müßte jedenfalls als sachlicher Rechtfertigungsgrund gewertet werden, der geeignet wäre, den Kontrahierungszwang zu durchbrechen. Es spielt keine Rolle, ob die Untersagung der Fallschirmspringerlandung in der Zivilflugplatzbedingung enthalten sei, oder ob Organe der Beklagten dies gegenüber den Organen und Mitgliedern der Klägerin schriftlich oder mündlich zum Ausdruck bringen.

Die Kläger bekämpfen das Urteil des Berufungsgerichtes mit Revision, machen die Anfechtungsgründe der unrichtigen rechtlichen Beurteilung und der Mangelhaftigkeit des Verfahrens geltend und beantragen, das angefochtene Urteil dahin abzuändern, daß dem Klagebegehren zur Gänze stattgegeben werde. Hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die Beklagte beantragt, der Revision nicht Folge zu geben.

Die Revision ist zulässig und berechtigt.

### **Rechtliche Beurteilung**

Die Revisionswerber führen aus, sie könnten die Duldungspflicht für ihre Mitglieder begehrten, weil es Vereinszweck sei, den Mitgliedern die Ausübung des Fallschirmspringens zu ermöglichen. Die Vorinstanzen hätten Fallschirmspringerschulbetrieb und normalen Sprungbetrieb verwechselt. Es stehe nämlich nur für den Schulbetrieb keine Landefläche zur Verfügung. Überdies vertrete sogar das Bundesamt für Zivilluftfahrt den Rechtsstandpunkt, die Nichtverfügbarkeit einer entsprechenden Fallschirmspringerlandefläche berechtige nicht zu einer generellen Verweigerung der Zustimmung für Fallschirmsprünge, da auch andere Bewegungsflächen des Flugplatzes (zB der Sicherheitsstreifen) als Landefläche herangezogen werden dürfen, sofern die Sicherheit des Flugbetriebes gewährleistet erscheine und die einschlägigen Rechtsvorschriften beachtet würden. Zu den Verkehrsaufgaben des Zivilflugplatzes gehöre insbesondere die Befriedigung des Bedarfes. Das Gesetz enthalte keine Anhaltspunkte, daß etwa Luftbeförderungsunternehmen gegenüber den anderen Teilhabern am Luftverkehr, wie insbesondere den Fallschirmspringern, bevorzugt behandelt werden müßten. Aus dem Bescheid über die Zivilflugplatzbewilligung könne daher ein Anspruch der Kläger auf Benützung abgeleitet werden. Der Bewilligungsbescheid bestimme nämlich, daß der Flughafen dem Linien- und Bedarfsverkehr sowie der allgemeinen Luftfahrt innerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten unter gleichen Bedingungen offenstehe, er dürfe von allen Luftfahrzeugen benutzt werden, somit auch von Fallschirmen. Die Beklagte habe durch die generelle Untersagung von Fallschirmspringerlandungen nicht nur gegen die Betriebspflicht, sondern auch gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz verstoßen, weil Fallschirmspringer gegenüber anderen Benutzern wie zB Segelfliegern, Drachenfliegern, Motorflugzeugen und Ballonen ohne stichhältige Gründe benachteiligt seien. Feststellungen über Rechtfertigungsgründe seien nicht getroffen worden. Die Beklagte habe ihre Monopolstellung sittenwidrig ausgeübt, bei ihrem Einwand über die Gefährdung des Flugbetriebes durch Fallschirmspringer handle es sich um eine Schutzbehauptung.

Hiezu ist folgendes zu erwägen:

Nach § 63 LFG können öffentliche Flugplätze von allen Teilnehmern am Luftverkehr unter den gleichen Bedingungen benutzt werden, es besteht eine Betriebspflicht. Für den Betrieb des Zivilflugplatzes ist gemäß § 68 LFG eine Zivilflugplatzbewilligung erforderlich, die gemäß § 72 Abs.1 lit.a LFG die Arten der Luftfahrzeuge, die diesen Zivilflugplatz unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit und die zweckmäßige Gestaltung des Luftverkehrs benutzen dürfen, zu bezeichnen hat. Der Bescheid über die Zivilplatzbewilligung ist im Akt nicht enthalten. Die zu Beginn dieser Entscheidung wiedergegebene Feststellung, daß der Flughafen von allen Luftfahrzeugen benutzt werden darf, beruht offenbar auf den Zivilflugplatzbedingungen (4.1.), es kann aber unter Berücksichtigung des Vorbringens beider Parteien wohl davon ausgegangen werden, daß dies der Zivilflugplatzbewilligung entspricht. Da gemäß § 11 Abs.1 LFG Fallschirme Luftfahrzeuge sind, dürften aufgrund des Luftfahrtgesetzes und der Zivilflugplatzbewilligung Fallschirme grundsätzlich auf dem von der Beklagten betriebenen Flughafen landen. Aus § 63 LFG ergibt sich ein Kontrahierungzwang, die Beklagte dürfte daher den Abschluß von Verträgen über Fallschirmspringerlandungen nicht generell ablehnen. Nach den Zivilflugplatzbedingungen sind allerdings Fallschirmspringerlandungen untersagt. Dies allein reicht aber für eine Abweisung des Klagebegehrens nicht aus. Im Fall der Entscheidung 6 Ob 596/91, die denselben Flughafen betrifft, begehrte ein Luftfahrzeughalter die Gestattung des Startens und Ladens außerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten. Dieses Begehrten wurde mit dem Hinweis auf die im luftfahrtbehördlichen Bescheid erteilte Auflage, zum Schutz der Flughafenrainer vor unzumutbarem Fluglärm den Flugbetrieb auf die Zeit von 6,30 Uhr bis 20 Uhr zu beschränken, sowie die Flugplatzbedingungen, bei denen der Flugplatzhalter an den Inhalt der verwaltungsbehördlichen Genehmigung gebunden ist, abgewiesen. Im Gegensatz dazu wurde im vorliegenden Fall der Beklagten von der Behörde nicht aufgetragen, keine Fallschirmspringerlandungen zu gestatten. Vielmehr wurde - wie oben dargelegt - im Bescheid über die Flugplatzbewilligung sogar festgelegt, daß der Flughafen von allen Luftfahrzeugen benutzt werden kann. Im Gegensatz zu 6 Ob 596/91 ist die hier relevante Beschränkung der

Benützungsbedingungen daher nicht durch einen behördlichen Auftrag, den die Beklagte befolgen muß, gedeckt. Der Umstand, daß die Änderung der Benützungsbedingungen von der Behörde genehmigt wurde, vermag daran nichts zu ändern (auch der Bescheid über diese Genehmigung befindet sich nicht im Akt, auf S.2 der vorgelegten Benützungsbedingungen sind lediglich Datum und Zahl des Bescheides angeführt und auf den einzelnen Seiten der Benützungsbedingungen findet sich eine Stampiglie "Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als oberste Zivilluftfahrtbehörde"). Nach § 74 Abs.3 LFG hat die Behörde diese Genehmigung zu erteilen, wenn ein sicherer und wirtschaftlicher Betrieb des Zivilflugplatzes gewährleistet ist. Nach dem Wortlaut dieser Vorschrift hatte die Behörde die Frage, ob die Bedingungen im Gegensatz zum Kontrahierungszwang stehen, nicht zu prüfen.

Im Hinblick auf den Kontrahierungszwang darf die Beklagte eine Gruppe von Luftfahrzeugen nicht durch die Benützungsbedingungen grundlos von der Benützung des Flughafens ausschließen. Entscheidend ist daher, ob ein sachlich gerechtfertigter Grund dafür vorlag, ab Sommer 1990 Fallschirmspringerlandungen zu untersagen. Ob im Bescheid, mit dem die Benützungsbedingungen genehmigt wurden, derartige Gründe angeführt sind, kann dem Akt nicht entnommen werden, weil dieser Bescheid nicht vorliegt. Für die vom Berufungsgericht angeführte begründete Befürchtung der Gefährdung der Sicherheit des Flugplatz- und Flugverkehrs fehlt es an einer Tatsachengrundlage. Zutreffend weisen die Revisionswerber darauf hin, daß nach den Benützungsbedingungen lediglich keine Landefläche für den Fallschirmsprungschulbetrieb zur Verfügung steht. Die Gestattung eines Schulbetriebes wird von den Klägern aber ohnedies nicht begehrte. Ob durch Fallschirmspringerlandungen generell die Sicherheit gefährdet würde, ergibt sich aus dem Fehlen einer Fläche für den Schulbetrieb nicht zwingend. Zu berücksichtigen ist auch, daß nach dem von der Beklagten insoweit nicht bestrittenen Vorbringen der Kläger vor der Änderung der Benützungsbedingungen im Jahre 1990 Fallschirmspringerlandungen gestattet wurden. Es ist nicht ersichtlich, welche Umstände eine Änderung erforderlich gemacht hätten. Daß Fallschirmspringerlandungen unter bestimmten Umständen, etwa während des Startens oder Landens eines Flugzeuges, eine Gefahr darstellen können, ist kaum zu bezweifeln, dies allein kann aber das generelle Verbot von Fallschirmspringerlandungen nicht rechtfertigen, zumal gemäß § 57 Abs.4 LVR Fallschirmabsprünge auf kontrollierten Flughäfen ohnedies nur zulässig sind, wenn die Flugplatzkontrollstelle zugestimmt hat.

Der festgestellte Sachverhalt reicht somit zur Entscheidung dieses Rechtsstreites nicht aus. Es sind ergänzende Feststellungen darüber erforderlich, aus welchen Gründen die Beklagte die Benützungsbedingungen dahin änderte, daß Fallschirmspringerlandungen im Bereich des Flughafenareals nicht gestattet sind und ob diese Gründe tatsächlich gegeben sind, also etwa, ob ohne generelles Verbot von Fallschirmspringerlandungen der Flugplatz und Flugverkehr gefährdet wären.

Die Ansicht des Berufungsgerichtes, die Kläger könnten eine Duldungspflicht für ihre Mitglieder nicht begehrn, weil es ihnen an der erforderlichen Vertretungsmacht fehle, kann nicht geteilt werden. Die Kläger treten nicht als Vertreter ihrer Mitglieder, sondern im eigenen Namen auf. Da es sich bei ihnen um juristische Personen handelt, kommt ein Begehrn, ihnen selbst das Abspringen mit Fallschirmen zu gestatten, nicht in Frage. Da nach den Statuten der Kläger Vereinszweck ist, den Mitgliedern die Ausübung von Sport bzw. die Durchführung von Fallschirmabsprünge zu ermöglichen, ist es zulässig, daß die Kläger eine Duldungspflicht zugunsten ihrer Mitglieder geltend machen.

Aus diesen Gründen mußten die Urteile der Vorinstanzen aufgehoben und die Rechtssache zur ergänzenden Verhandlung und neuerlichen Entscheidung an das Erstgericht zurückverwiesen werden.

Der Kostenvorbehalt beruht auf § 52 ZPO.

#### **Anmerkung**

E30720

#### **European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:OGH0002:1992:0020OB00555.92.1014.000

#### **Dokumentnummer**

JJT\_19921014\_OGH0002\_0020OB00555\_9200000\_000

© 2026 JUSLINE

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

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)