
Datum: 27.03.2020
Gericht: Oberlandesgericht Köln
Spruchkörper: 1. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 1 U 95/19
ECLI: ECLI:DE:OLGK:2020:0327.1U95.19.00

Vorinstanz: Landgericht Bonn, 18 O 338/16

Tenor:

Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Landgerichts Bonn vom 17.10.2019 – 18 O 338/16 – wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Berufung hat der Kläger zu tragen.

Dieses Urteil und das angefochtene Urteil sind vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Gründe :

I.

1.

Der Kläger verlangt von dem Beklagten Schadensersatz und Schmerzensgeld aufgrund eines Flugunfalls. Er flog am 06.04.2014 mit seinem Hängegleiter (Drachen) auf dem Fluggelände in A/Italien in der Nähe des Startplatzes B. Es herrschten gute Wetterbedingungen und ein reger Flugbetrieb. Neben dem Kläger waren noch etwa zehn weitere Personen mit ihren Gleitschirmen in der Luft. So flog auch der Beklagte mit seinem Gleitschirm im Umfeld des Klägers. Als sich die Parteien gleichzeitig in einer schwachen Thermik bewegten und der Kläger enge Kurven flog, kollidierten sie während des Fluges um 11:07:50 Uhr etwa 80 Meter über dem Grund. Infolge der Kollision wurde der Hängegleiter des Klägers auf den Rücken gedreht. Der Kläger fiel von oben in das Segel des Hängegleiters und stürzte ab. Dabei zog er sich Verletzungen in Form von Prellungen und eine Stauchung des linken Handgelenks zu.

1

2

3

4

Der Beklagte konnte seinen Rettungsschirm öffnen und blieb unverletzt. Die jeweiligen Flugwege der Parteien wurden durch Fluginstrumente, welche die Parteien jeweils bei sich führten, aufgezeichnet.

Der Kläger war der Auffassung, dass der Beklagte den Unfall allein verschuldet habe, da er das Vorflugrecht des Klägers schuldhaft verletzt habe. Nach italienischem Recht habe dasjenige nicht-motorisierte Fluggerät Vorrang vor anderen nicht-motorisierten Fluggeräten, das aufgrund thermischer Bedingungen spiralförmig noch oben kreise. Hierzu hat er behauptet, sei anders als der Beklagte, bereits vor der Kollision in engen Kurven und mit Höhengewinn in der Thermik gekreist. Der Beklagte hingegen sei nicht in der Thermik gekreist, sondern sei die letzten zehn Sekunden vor dem Zusammenstoß in einem konstanten Geradeausflug geflogen. Sein, des Klägers, Flugweg sei für den Beklagten vorhersehbar gewesen. Dieser hätte die Kollision durch ein Ausweichen nach links vermeiden können und die für ihn absehbare Flugbahn des Klägers meiden müssen. Dies sei ihm, dem Kläger, nicht möglich gewesen, da sein Sichtfeld aufgrund des engen Kreisens durch den gesenkten Innenflügel eingeschränkt gewesen sei und er den Beklagten daher nicht rechtzeitig habe sehen und ihm ausweichen können. 5

Der Kläger hat immaterielle und materielle Schadenspositionen geltend gemacht. Er hat ein Schmerzensgeld in Höhe von 1.500,00 EUR als angemessen angesehen. Im Übrigen hat er behauptet, infolge des Unfalls habe er Gesichtsprellungen und eine Platzwunde neben dem Auge erlitten. Ferner seien Leistungen eines Physiotherapeuten zur Behandlung der unfallbedingten Verletzungen erforderlich gewesen. In diesem Zusammenhang seien ihm Fahrtkosten in Höhe von 252,00 EUR entstanden. Weiterhin hat er behauptet, die unfallbedingte Reparatur seines Drachens habe einen Aufwand von 2.367,41 EUR erfordert. Es sei ein Minderwert in Höhe von 800,00 EUR verblieben. Zudem seien Helm und Brille durch den Unfall zerstört worden. 6

Der Kläger hat beantragt, 7

den Beklagten zu verurteilen, an ihn 4.925,27 € nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz ab 08.10.2016 zu zahlen; 8

den Beklagten zu verurteilen, an ihn ein angemessenes Schmerzensgeld, dessen Höhe in das Ermessen des Gerichts gestellt werde, nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz ab 08.10.2016 zu zahlen; 9

den Beklagten zu verurteilen, ihm die außergerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von 650,34 € nebst Zinsen in Höhe von Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab 08.10.2016 zu erstatten. 10

Der Beklagte hat beantragt, 11

die Klage abzuweisen. 12

Er war der Auffassung, der Kläger habe den Unfall allein dadurch verursacht habe, dass er gegen die in Italien geltende Flugregel verstoßen habe, Flüge in der Nähe anderer Luftfahrzeuge mit einem ausreichendem Abstand durchzuführen, um die Gefahr eines Zusammenstoßes zu vermeiden. Außerdem habe der Kläger das Sichtfluggebot missachtet. Hierzu hat der Beklagte behauptet, er habe den Unfall auch nicht durch ein Ausweichen nach links vermeiden können, da er weder eine Veranlassung zum Ausweichen noch – aufgrund des sich in der Nähe befindlichen Hangs – die Möglichkeit gehabt habe. Zum Unfall sei es 13

allein deswegen gekommen, da der Kläger in engen Kreisen vor bzw. rechts neben dem Beklagten geflogen sei und ihn von hinten, in einem Bereich der für ihn nicht einsehbar gewesen sei, berührt habe.

Der Beklagte hat die Gesichtsverletzungen des Klägers mit Nichtwissen bestritten. 14

2. 15

Das Landgericht hat – nach Durchführung einer Beweisaufnahme durch Vernehmung von Zeugen und Einholung von Sachverständigengutachten - die Klage abgewiesen. Dem Kläger stehe kein Anspruch aus den nach internationalem Privatrecht anwendbaren § 823 Abs. 1 BGB bzw. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 229 StGB zu. Zur Begründung hat das Landgericht ausgeführt, dass dem Beklagten auf Grundlage der italienischen Regelungen zum Flugverhalten mit nichtmotorisierten Fluggeräten kein pflichtwidriges Verhalten nachgewiesen werden könne. Vielmehr habe der Kläger durch Nichtbeachtung dieser Regelungen die Kollision alleine verursacht. Durch sein pflichtwidriges und rücksichtsloses Flugverhalten habe der Kläger den Beklagten zudem in eine Lage gebracht, in der er das Flugverhalten des Klägers nicht mehr habe absehen und die Kollision durch ein Ausweichverhalten vermeiden können. 16

3. 17

Hiergegen wendet sich der Kläger mit seiner Berufung, mit der er sein erstinstanzlich geltend gemachtes Interesse weiterverfolgt. Er ist der Auffassung, der Beklagte habe den Unfall verhindern müssen. Hierzu behauptet er, der Unfall sei allein aufgrund des Umstands passiert, dass der Kläger den Beklagten nicht sehen konnte und er fast doppelt so schnell flog wie der Beklagte. Der Beklagte habe den Kläger wegen seiner Rundum-Sicht mit dem Gleitschirm jedoch gesehen. Der Beklagte sei mit seinem Gleitschirm in den Kurvenradius des Klägers geflogen. Zudem sei der Kläger die engen Kurven nur geflogen, um zunächst das stärkste Steigen des Aufwindes zu finden. 18

Der Kläger beantragt (sinngemäß), 19

das Urteil des Landgerichts Bonn vom 17.10.2019, 18 O 338/16, aufzuheben und den Beklagten entsprechend der erstinstanzlich gestellten Anträge zu verurteilen. 20

Der Beklagte beantragt, 21

die Berufung zurückzuweisen. 22

Der Beklagte rügt die Zulässigkeit der Berufung. Die Berufungsbegründung genüge nicht den Anforderungen des § 520 Abs. 3 Satz 2 ZPO. Im Übrigen verteidigt er die landgerichtlichen Ausführungen. 23

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf das angefochtene Urteil und den Inhalt der zu den Akten gereichten wechselseitigen Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen. 24

II. 25

Die zulässige Berufung des Klägers bleibt in der Sache ohne Erfolg. Mit Recht hat das Landgericht im Ergebnis einen auf Erstattung der geltend gemachten materiellen und immateriellen Schäden gerichteten Anspruch des Klägers gegen den Beklagten abgelehnt. 26

Die hiergegen mit der Berufung vorgebrachten Einwände greifen nicht durch.

1. 27

Die Berufung ist zulässig. Soweit der Beklagte die Zulässigkeit der Berufung mit den Erwägungen rügt, der Kläger habe bloß seinen erstinstanzlichen Standpunkt wiederholt bzw. auf sein erstinstanzliches Vorbringen verwiesen, verfängt dies nicht. Um der Funktion der Berufung als Instrument der Fehlerkontrolle und –Beseitigung gerecht zu werden, muss sich der Inhalt der Berufungsbegründung daran orientieren. Erforderlich ist eine aus sich heraus verständliche Angabe, welche Punkte des angefochtenen Urteils aus welchen tatsächlichen und rechtlichen Erwägungen beanstandet werden (BGH, Beschluss vom 28. Mai 2003 – XII ZB 165/02, NJW 2003, 2531, zitiert juris Rn. 8; Beschluss vom 27. Mai 2008 – XI ZB 41/06, NJW-RR 2008, 1308, zitiert juris Rn. 11; Beschluss vom 11. Oktober 2016 – XI ZB 32/15, NJW-RR 2017, 365, zitiert juris Rn. 10). Entsprechend sind die § 520 Abs. 3 Nrn. 2 und 3 ZPO auf das Prüfungsprogramm des § 513 Abs. 1 in Verbindung mit § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO zugeschnitten. Da das Berufungsgericht danach an die vom Gericht des ersten Rechtszugs festgestellten Tatsachen grundsätzlich gebunden ist (§ 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO), muss die Berufung, die den festgestellten Sachverhalt angreifen will, eine Begründung dahin enthalten, warum die Bindung an die festgestellten Tatsachen ausnahmsweise nicht bestehen soll. § 520 Abs. 3 Satz 2 Nrn. 3 und 4 ZPO regeln diese Anforderungen näher. Nach § 520 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3 ZPO muss der Berufungsführer konkrete Anhaltspunkte bezeichnen, die Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der Tatsachenfeststellung im angefochtenen Urteil begründen und deshalb eine erneute Feststellung gebieten (BGH, Beschluss vom 28. Mai 2003, aaO.). 28

Diesen Anforderungen wird die Berufung (noch) gerecht. Mit seinem Berufungsvorbringen greift der Kläger die Beweiswürdigung des Landgerichts an. Ob die Erwägungen durchgreifen und Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der Tatsachenfeststellung begründen, ist eine Frage der Begründetheit. 29

2. 30

Die Berufung ist indes unbegründet. Mit Recht hat das Landgericht nach der von ihm durchgeführten Beweisaufnahme im Ergebnis einen Anspruch auf Ersatz von aus dem Unfallgeschehen am 06.04.2014 resultierenden materiellen und immateriellen Schäden des Klägers gegen den Beklagten verneint. 31

a) 32

Dem steht nicht entgegen, dass das Landgericht allein § 823 Abs. 1 BGB und § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 229 StGB als Anspruchsgrundlagen in Betracht gezogen hat, indes die nach § 4 Abs. 2 der Verordnung EG Nr. 864/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom-II) anwendbaren Anspruchsnormen §§ 33 Abs. 1, 41 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) außer Acht gelassen hat. Denn auch unter Anwendung dieser Normen ist ein Anspruch des Klägers gegen den Beklagten nicht gegeben. 33

Nach § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG ist der Halter eines Luftfahrzeugs zum Schadensersatz verpflichtet, wenn bei Betrieb seines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand u.a. in seiner körperlichen Integrität oder seiner Gesundheit verletzt wird. 34

35

Zwischen den Parteien ist unstreitig, dass der Kläger infolge der Kollision und dem Absturz Prellungen im Bereich der Brust erlitt. Sowohl der Gleitschirm des Klägers als auch der Gleitschirm des Beklagten sind Luftfahrzeuge im Sinne des § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG sein. Luftfahrzeuge sind u.a. nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 10 LuftVG Luftsportgeräte. Darunter fallen Personenfallschirme und Hängegleiter (Lampe, in Erbs/Kohlhaas, Strafrechtliche Nebengesetze, 226. EL August 2019, § 1 LuftVG Rn. 6). In Zusammenhang mit dem Betrieb des Gleitschirms ist es auch zu einem Unfall gekommen. Bei einem Unfall handelt es sich um ein auf einer äußeren Einwirkung beruhendes plötzliches, örtlich und zeitlich bestimmtes Ereignis, das zu einem Schaden geführt hat (BGH, Urteil vom 30. Oktober 1975 – III ZR 79/73, LM Nr. 13 zu LuftVG, zitiert juris Rn. 11; vom 27. Mai 1993 – III ZR 59/92, BGHZ 122, 363, zitiert juris Rn. 20; Förster, in BeckOGK LuftVG, Stand 01.10.2019, § 33 Rdn. 15). Abhängig davon, welche spezifischen Triebkräfte das jeweilige Luftfahrzeug nutzt, befindet es sich im Betrieb, sobald es auch nur einer dieser Kräfte unterworfen ist (Förster, a.a.O., § 33 Rdn. 13 f.). Gleitschirme sind für ihre Fortbewegung von Wind, Schwerkraft und Temperaturunterschieden abhängig. Im Zeitpunkt der plötzlichen Kollision um 11:07:50 Uhr wurde der Gleitschirm des Klägers von diesen Kräften angetrieben.

b) 36

Nach § 41 Abs. 1 Satz 1 und 2 LuftVG hängt die Schadensersatzpflicht und der Umfang des Ersatzes der Halter untereinander von den Einzelfallumständen ab, insbesondere davon, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder anderen verursacht worden ist. Bei der hiernach gebotenen Abwägung der gegenseitigen Verursachungsbeiträge hält der Senat ein vollständiges Zurücktreten der von dem Gleitschirm des Beklagten ausgehenden Betriebsgefahr gegenüber der von dem Hängegleiter des Klägers ausgehenden Betriebsgefahr für gerechtfertigt. 37

aa) 38

Von dem Hängegleiter des Klägers geht eine erhöhte Betriebsgefahr aus. Unstreitig und auch vom Kläger selbst vorgetragen ist, dass Hängegleiter deutlich schneller, nämlich nahezu doppelt so schnell, fliegen können wie Gleitschirme. Zudem ist unstreitig, dass Hängegleiter – anders als Gleitschirme – nicht abrupt abbremsen und die Richtung wechseln können. Bereits vor diesem Hintergrund ist die von einem Hängegleiter ausgehende Gefahr deutlich erhöht. Durch die höhere Geschwindigkeit und die fehlende Brems- bzw. Reaktionsmöglichkeit können bereits ohne das Hinzutreten weiterer Umstände unfallträchtige Flug- und Überforderungssituationen auch für einen geübten Hängegleiterpiloten entstehen. Zudem wirken Unfällen höhere physikalische Kräfte und höhere Aufprallgeschwindigkeiten, durch welche die Verletzungsgefahr naturgemäß erhöht ist. Hinzu tritt die nach dem eigenen Vortrag des Klägers und nach den – vom Kläger insoweit mit der Berufung nicht angegriffenen - Ausführungen des Sachverständigen für Hängegleiter und Gleitsegelunfälle Dipl.-Ing. C gegebene eingeschränkte Sicht eines Hängegleiterpiloten infolge seiner liegenden Position und des über ihm befindlichen Segels, die ebenfalls zu einer Erhöhung der von einem Hängegleiter ausgehenden Betriebsgefahr führt. 39

bb) 40

Mit dem Landgericht geht der Senat davon aus, dass zu dieser erhöhten Betriebsgefahr ein dem Kläger anzulastendes erhebliches Verschulden tritt, sodass die dem Beklagten anzulastende Betriebsgefahr vollständig dahinter zurücktritt (vgl. BeckOGK, aaO., § 41 Rn. 10 mwNachw). Die hiergegen mit der Berufung vorgebrachten Einwände greifen nicht durch. 41

(1)

Das Landgericht ist zunächst vom richtigen Prüfungsmaßstab ausgegangen. Nach Art. 17 Rom II-VO sind die Sicherheits- und Verhaltensregeln nach italienischem Recht zu beurteilen. Das Landgericht hat sich die Ausführungen des Sachverständigen Dr. D zu der Anwendung der Art. 10 Abs. 3 des italienischen Präsidialdekrets Nr. 133/2010 vom 09.07.2010, Art. 9 Abs. 1 des Präsidialdekrets Nr. 133/2010 und die allgemeinen Ausweichregeln des Regolamento Regole dell'Aria Italia des ENAC vom 3.10.2016 Nr. 48/2006 in der am 23.04.2012 geänderten Fassung zu eigen gemacht. Diesbezüglich ist der Senat an die Feststellungen des Landgerichts nach § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO gebunden, zumal von der Berufung insofern auch nichts Gegenteiliges angeführt wird. 43

Art. 10 Abs. 3 des italienischen Präsidialdekrets Nr. 133/2010 vom 09.07.2010 regelt u.a., dass den nicht motorisierten Fluggeräten, die in einem thermischen Aufwind in einer kreisförmig nach oben steigenden Drehung fliegen, durch die anderen nicht motorisierten Fluggeräte ausgewichen werden muss. Der Drehsinn des Fluges – rechts oder links – innerhalb des thermischen Aufwindes wird vom ersten nicht motorisierten Fluggerät bestimmt, das diesen thermischen Aufwind nutzt. Die nicht motorisierten Fluggeräte, die sich danach in denselben thermischen Aufwind begeben, müssen unabhängig von der Höhe ihren Drehsinn jenem des nicht motorisierten Fluggeräts anpassen, das sich bereits dort befindet. Gemäß Artikel 9 Abs. 1 des Präsidialdekrets Nr. 133/2010 gilt zusätzlich die allgemeine Sichtflugregelung, die bestimmt, dass „das Fliegen mit Fluggeräten für den Freizeit- oder Sportflug entsprechend den Tagflugregeln, den Luftfahrtregeln und den anderen anwendbaren Regelungen, die auf die genutzten Lufträume Anwendung finden, durchgeführt wird, die von der ENAC (Nationale Anstalt für die Zivilluftfahrt) erlassen sind, und in jedem Fall außerhalb von Wolken und bei Wetterbedingungen und einer solchen Sicht, die einen fortgesetzten Blickkontakt mit dem Boden, Wasserflächen, Hindernissen und der möglichen Anwesenheit von jeder anderen Form des Luftverkehrs erlauben“. Nach Punkt 3.2.1. der allgemeinen Ausweichregeln des Regolamento Regole dell'Aria Italia des ENAC vom 3.10.2016 Nr. 48/2006 in der am 23.04.2012 geänderten Fassung gilt ferner, dass kein Luftfahrzeug in einer solchen Nähe zu anderen Luftfahrzeugen geführt werden darf, dass die Gefahr einer Kollision besteht. Zudem gibt nach Art. 10 Abs. 3 des italienischen Präsidialdekrets Nr. 133/2010 derjenige den Drehsinn vor, der sich als erster in dem thermischen Aufwind befindet. 44

(2) 45

Die Feststellung des Landgerichts, dass der Kläger sowohl gegen Art. 9 Abs. 1 des Präsidialdekrets Nr. 133/2010 als auch gegen Punkt 3.2.1. der allgemeinen Ausweichregeln des Regolamento Regole dell'Aria Italia des ENAC vom 3.10.2016 Nr. 48/2006 in der am 23.04.2012 geänderten Fassung erheblich verstoßen hat, begegnet keinen Bedenken. Insbesondere hat die Berufung keine durchgreifenden Umstände aufgezeigt, warum die vom Landgericht vorgenommene Würdigung der Feststellungen des Sachverständigen C in seinen Gutachten vom 04.10.2018 und 09.01.2019 nebst persönlicher Anhörung in der mündlichen Verhandlung vom 12.09.2019 nicht nach § 529 Abs. 1 ZPO bindend für den Senat sind. 46

(2.1) 47

Unter Auswertung der Daten aus den sowohl in dem Fluggerät des Klägers als auch in dem des Beklagten vorhandenen Aufzeichnungsgeräte hat der Sachverständige nachvollziehbar festgestellt, dass nicht erst das zweite, sondern bereits das erste Flugmanöver des Klägers, 48

bei welchem er sich zwischen 11:07:38 Uhr und 11:07:43 Uhr durch eine Rechtskurve vor den Gleitschirm des Beklagten setzte (s. Gutachten vom 04.06.2018 Abb.12 -14 und S. 16 f.), latent gefährlich war. Insoweit hat er widerspruchsfrei ausgeführt, dass nach den aufgezeichneten Flugbewegungen sich der vom Kläger gesteuerte Hängegleiter um 11:06:22 dem ihm aus nordöstlicher Richtung in gerade Linie heran fliegenden Gleitschirm des Beklagten näherte, wobei der Gleitschirm gerade den thermischen Bereich erreicht hatte und sich in leichtem Steigen befand (vgl. Seite 14 des Gutachtens vom 04.10.2018). Nachdem der Hängegleiter nachfolgend den Thermikrand erreicht hatte, habe er dort zunächst bis 11:07:13 drei enge geschlossene Kurven geflogen; während dieser Zeit sei der Gleitschirm kurzzeitig aus der Thermik gefallen und habe sich infolge eines Zurücksteuerns mitten in der Thermik befunden. Um 11:07:21 habe der Hängegleiter den Thermikrand gegen 11:07:21 Uhr verlassen und sei in einem dem Gleitschirm ausweichenden Bogen nach Norden geschwenkt. Nach weiteren Kurven habe sich der Hängegleiter schließlich bis 11:07:43 direkt vor die Flugbahn des Gleitschirms gesetzt. Ferner hat der Sachverständige schlüssig dargelegt, dass die Gefahr zum einen darin bestand, dass der Kläger – anstatt um das gemeinsame Drehzentrum zu kreisen – auf das Drehzentrum zuflog und dadurch die Kollisionsgefahr erhöhte, und zum anderen in dem Erzeugen von Wirbelschleppen bestand, die den Gleitschirm ins Straucheln hätten bringen können. Des Weiteren hat der Sachverständige ebenso schlüssig dargelegt, dass ein Abdriften des Beklagten zur linken Seite – obwohl zu den Bergen genügend Abstand war – keine weniger Gefahr erhöhende Maßnahme gewesen sei. Unter Heranziehung von Daten zur Geschwindigkeit, Höhe und Zeitfaktoren konnte der Sachverständige nachvollziehbar darlegen, dass die Kollisionsgefahr beim Ausweichen nach links ebenso hoch war (s. Abb. 5 des Gutachtens vom 09.01.2019), da der Beklagte nicht sicher davon ausgehen konnte, dass der Kläger statt einer Rechtskurve eine Linkskurve in den Flugweg des Beklagten fliegt.

Zweifel an diesen Feststellungen bzw. an der vom Landgericht diesbezüglich vorgenommenen Würdigung sind nicht veranlasst. Nach § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO ist das Berufungsgericht grundsätzlich an die Tatsachenfeststellungen des ersten Rechtszugs gebunden, soweit nicht konkrete Anhaltspunkte Zweifel an der Richtigkeit und Vollständigkeit der entscheidungserheblichen Feststellungen gebieten. Letzteres ist hier nicht der Fall.

49

Derartige Zweifel können sich insbesondere aus Verfahrensfehlern ergeben, die dem Eingangsgericht bei der Feststellung des Sachverhalts unterlaufen sind. Dazu zählt neben einem Übergehen von Tatsachenvortrag und/oder Beweisangeboten (vgl. BGH, Urteil vom 16. September 2004 – III ZR 283/03, NJOZ 2005, 230, 231 f; MüKo-ZPO/Rimmelpacher, 4. Aufl. 2012, § 529 Rn. 17 f. m w N.) bzw. erkennbaren Widersprüchlichkeiten zwischen Protokoll und Beweiswürdigung in den Urteilsgründen (Zöller/Heßler, ZPO, 33. Aufl., § 529 Rn. 7) vor allem eine inhaltlich unzureichende Beweiswürdigung, d. h. eine solche, die den Anforderungen des § 286 Abs. 1 ZPO nicht gerecht wird. Typische Fälle sind insofern Widersprüchlichkeiten oder Verstöße gegen allgemeine Denkgesetze. Dabei genügt es, wenn ein tragendes Element der erstinstanzlichen Beweiswürdigung in seiner Aussagekraft geschmälert wird, weil bereits dann die Unrichtigkeit oder Lückenhaftigkeit der getroffenen Feststellungen als Folge der konkreten Anhaltspunkte nicht ausgeschlossen werden kann und mithin die Möglichkeit eines anderen Beweisergebnisses besteht (BGH, Urteil vom 12. März 2004 – V ZR 257/03, BGHZ 158, 269, zitiert juris Rn. 11; vom 14. Juli 2004 – VIII ZR 164/03, BGHZ 160, 83, zitiert juris Rn. 19; vom 9. März 2005 – VIII ZR 266/03, BGHZ 162, 313, zitiert juris Rn. 5 ff.).

50

Gemessen an diesem Maßstab sind Umstände, die geeignet wären, die Feststellungen des Landgerichts in Zweifel zu ziehen, weder von der Berufung aufgezeigt noch sonst ersichtlich.

51

Soweit die Berufung selbst vorträgt, der Kläger sei fast doppelt so schnell geflogen wie der Beklagte und habe den Beklagten aufgrund der Beschaffenheit seines Fluggeräts und seiner Flugmanöver (Rechtskurve) nicht sehen können, liegt bereits nach diesen Ausführungen ein Verstoß gegen Art. 9 Abs. 1 des Präsidialdekrets Nr. 133/2010 vor. Denn obwohl an dem Unfalltag – unstreitig – ein reger Betrieb von Fluggeräten war, hat der Kläger kein Flugverhalten gezeigt, durch welches er sich in jeder Lage einen Überblick über die in seiner Nähe befindlichen anderen Piloten verschaffen konnte. Anders als der Kläger meint, ist er aufgrund der Beschaffenheit seines Fluggeräts nicht von dieser Pflicht befreit, vielmehr muss er sich gerade aufgrund dieser Eigenschaften im Flugraum so verhalten, dass er die größtmögliche Sichtfläche hat. Dies kann bei Vornahme von engen Kurven nicht angenommen werden.

(2.2)

52

Darüber hinaus hat der Kläger erheblich gegen das Rücksichtnahmegebot aus Punkt 3.2.1. der allgemeinen Ausweichregeln des Regolamento Regole dell'Aria Italia des ENAC vom 3.10.2016 Nr. 48/2006 in der am 23.04.2012 geänderten Fassung verstoßen. Entscheidend ist demnach, ob der Kläger seinen Hängegleiter so in der Nähe zu dem Beklagten geführt hat, dass die Gefahr einer Kollision bestand. Dies ist nach den landgerichtlichen Feststellungen der Fall, wonach der Kläger sich rücksichtslos gegenüber anderen Flugteilnehmern verhielt, indem er es unterließ, einen Kurs einzuschlagen, der ihm ein gefahrenloses Kreisen mit dem Beklagten um ein gemeinsames Drehzentrum ermöglicht hätte und anstatt dessen – trotz der Erkenntnis, dass sich ein anderer Flugteilnehmer in der Nähe der gleichen Thermik befand – seine Kreise immer enger zog.

53

Soweit die Berufung die Würdigung des Landgerichts hinsichtlich dieser Feststellungen dahingehend angreift, der Kläger habe den Beklagten nicht gesehen und habe darüber hinaus Flugmanöver vornehmen dürfen, weil eine ständige Änderung der Schräglage des Hängegleiters notwendig sei, um das stärkste Steigen des Aufwindes zu finden, verfängt auch dies nicht. Der Sachverständige hat nachvollziehbar unter Auswertung der Daten aus den Aufzeichnungsgeräten zum einen dargelegt, dass der Beklagte sich bereits vor dem Kläger in dem (schwachen) Thermikbereich am Kollisionsort befand (Abbildung 4 im Gutachten vom 04.10.2018), und zum anderen – unter Berücksichtigung der Sichtverhältnisse, zeitlichen Komponenten, physischen Eigenschaften des Hängegleiters und der Flugmanöver des Klägers – veranschaulicht, dass der Kläger den Gleitschirm des Beklagten gesehen haben muss (s. S. 20 f. und Abb. 18 im Gutachten vom 04.10.2018). Auch hier sind Zweifel an den festgestellten Tatsachen im Sinne des § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO nicht veranlasst.

54

cc)

55

Entgegen der Auffassung der Berufung ist demgegenüber ein vorwerfbares Fehlverhalten des Beklagten mit den auch insoweit zutreffenden Ausführungen des Landgerichts nicht ersichtlich. Wie gezeigt, gibt nach Art. 10 Abs. 3 des italienischen Präsidialdekrets Nr. 133/2010 derjenige den Drehsinn vor, der sich als erster in dem thermischen Aufwind befindet. Wie ebenfalls bereits oben ausgeführt, hatte nach den von der Berufung nicht mit Erfolg angegriffenen Feststellungen des Landgerichts der Beklagte als erster die relevante thermische Zone erreicht, so dass nicht er sich nach dem Drehsinn des Klägers zu richten hatte, sondern vielmehr der Kläger nach dem Drehsinn des Beklagten. Der Beklagte hat auch nicht gegen Art. 9 Abs. 1 des Präsidialdekrets Nr. 133/2010 verstoßen. Ein Verstoß kommt danach nur in Betracht, wenn außerhalb einer solchen Sicht geflogen wird, die einen fortgesetzten Blickkontakt mit der möglichen Anwesenheit jeder anderen Form des

56

Luftverkehrs erlaubt. Die Berufung trägt indes selbst vor (Bl. 396 GA), der Beklagte habe in seinem Gleitschirm den Kläger zu jeder Zeit sehen können. Sie geht demgemäß selbst von einem Verhalten des Beklagten aus, welches in Übereinstimmung mit Art. 9 Abs. 1 des Präsidialdekrets Nr. 133/2010 steht.

Soweit der Beklagte gegen Punkt 3.2.1. der allgemeinen Ausweichregeln des Regolamento Regole dell'Aria Italia des ENAC vom 3.10.2016 Nr. 48/2006 in der am 23.04.2012 geänderten Fassung verstoßen haben könnte, kommt es darauf an, ob der Beklagte seinen Gleitschirm so in der Nähe des Beklagten führte, dass die Gefahr der Kollision bestand. Dies wäre nur der Fall, wenn der Beklagte dem Flugmanöver des Klägers hätte ausweichen können und müssen, wodurch die Gefahr einer Kollision hätte vermieden werden können. Dies ist nicht anzunehmen. Nach den auch insoweit nahvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen C (vgl. Seite 23 des Gutachtens vom 04.10.2018) hat der Beklagte mit seinem Entschluss, geradeaus zu fliegen, den Flugweg gewählt, der für andere Piloten der berechenbarste war; da er zudem das langsamere Fluggerät steuerte, gab es für ihn in dem Zeitpunkt, in dem die Absicht des Hängegleiterpiloten erkennbar wurde, keine Möglichkeit mehr, die Kollision zu vermeiden. Soweit die Berufung (Bl. 396 f. GA) insoweit vorträgt, der Kläger habe den Beklagten nicht gesehen, sondern der Beklagte habe den Kläger über die ganze Zeit sehen können und sei dennoch in den Kurvenradius des Klägers geflogen, obwohl er gewusst habe, dass der Hängegleiter etwa doppelt so schnell flog wie der Gleitschirm, greift sie – mangels Aufzeigens berufsrechtlich relevanter Umstände - erneut ohne Erfolg die Würdigung des Landgerichts hinsichtlich der Ausführungen des Sachverständigen C an, der Flug geradeaus habe sich aus Sicht des Klägers nicht als eine unvorhersehbare Gefahrerhöhung dargestellt mit der er nicht rechnen musste, sondern vielmehr der Beklagte habe das Flugverhalten des Klägers nicht rechtzeitig absehen können, wodurch er eine Kollision sicher hätte vermeiden können.

c) 58

Nach dem Gesagten ergibt sich auch aus § 823 Abs. 1 bzw. § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 229 StGB ein Anspruch des Klägers gegen den Beklagten mangels eines pflichtwidrigen schuldhaften Verhalten nicht. 59

III. 60

Die prozessualen Nebenentscheidungen beruhen auf den § 97 ZPO und §§ 708 Nr. 7 und Nr. 10, 711, 713 ZPO i.V.m. § 544 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. 61

IV. 62

Gründe für eine Zulassung der Revision gemäß § 543 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 ZPO liegen nicht vor. Die Rechtssache hat keine über die Rechtsanwendung auf den Einzelfall hinausgehende grundsätzliche Bedeutung i.S.d. § 543 Abs. 2 Nr. 1 ZPO. Die Zulassung der Revision ist auch nicht i.S.d. § 543 Abs. 2 Nr. 2 ZPO zur Fortbildung des Rechts oder zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung erforderlich, da nicht über streitige oder zweifelhafte Rechtsfragen zu entscheiden war. Insbesondere weicht der Senat mit seiner Entscheidung auch nicht von einer Entscheidung des Bundesgerichtshofes ab. 63

Streitwert für das Berufungsverfahren : EUR 6.425,27. 64
