

1. Ein deutlich höher fliegendes Luftfahrzeug hat im Landeanflug auszuweichen. Solange dessen Pilot das andere per Funk angemeldete Flugzeug nicht sieht, muß er zumindest damit rechnen, daß es sich in gefährlicher Nähe zu seinem eigenen Flugzeug befinden könnte, weil die Sichtmöglichkeiten nach unten bekanntlich stark eingeschränkt sind.

2. Zu den Voraussetzungen, unter denen ein Schmerzensgeld in Höhe von 700.000 DM angemessen sein kann.

Angewandte Normen: § 36 LuftVG, § 44 LuftVG, § 46 LuftVG, § 47 LuftVG, § 1 Abs. 1 LuftVO

Gericht: OLG Potsdam, Urt. v. 30.01.2001, 2 U 162/96

Veröffentlicht in: VRS 101, 345

Zum Sachverhalt:

Die Kläger verlangen von den Beklagten die Zahlung von Schadensersatz und Schmerzensgeld aufgrund eines Flugunfalls, der sich am 21. Juli 1991 auf dem Verkehrslandeplatz K ereignet hat.

Die Kläger waren, neben Frau N W, Passagiere im Flugzeug des Typs C, Kennzeichen ... (im folgenden: C 172), dessen Führer der Beklagte zu 1) war. Zweck des Fluges war ein Rundflug mit Start und Landung auf dem Flugplatz K. Der Flugplatz war als Verkehrslandeplatz gemäß § 49 Abs. 2 Ziffer 1 LuftVZO genehmigt. Die Beklagte zu 3) war Betreiberin des Flugplatzes. Sie hatte den Zeugen U W als Flugleiter eingesetzt, der bereits einen Kursus als Beauftragter für Luftaufsicht absolviert hatte, jedoch erst am 6. November 1991 vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg zum Beauftragten für Luftaufsicht auf dem Verkehrslandeplatz K bestellt worden ist.

Der Beklagte zu 2) war als Führer des Flugzeuges C, Kennzeichen ... (im folgenden: C 206) mit Fallschirmspringern vom Flugplatz K gestartet. Nachdem er die Fallschirmspringer abgesetzt hatte, beabsichtigte er, wieder auf dem Flugplatz K zu landen. Zur gleichen Zeit, etwa gegen 14.50 Uhr, wollte auch der Beklagte zu 1), der von dem Rundflug über N zurückgekehrt

war, landen. Unstreitig wollte der Beklagte zu 1) im geraden Landeanflug, aus Richtung W kommend, auf der Landebahn landen. Der Beklagte zu 2), der die Fallschirmspringer südwestlich von K abgesetzt hatte, flog von dort aus in westlicher Richtung den Flughafen an. Seine genaue Flugbahn ist umstritten.

Im Landeanflug beider Flugzeuge kam es wenige Meter vor der Landepiste in einer Flughöhe von etwa 3 m zu einer Kollision der beiden Flugzeuge. Das Flugzeug C 206, geführt vom Beklagten zu 2), berührte mit seinem Dreiblatt-Propeller die hintere Rumpfssektion des Flugzeugs C 172, geführt vom Beklagten zu 1). Jedenfalls während dieser Kollision flog das Flugzeug C 206 über dem Flugzeug C 172. Ob dies auch vorher der Fall war, ist streitig. Die hintere Rumpfssektion der C 172 wurde von dem

Propeller der C 206 mit mehreren Schnitten durchtrennt, wodurch auch das Leitwerk der C 172 abgetrennt wurde. Das vom Beklagten zu 1) geführte Flugzeug wurde

durch das fehlende Leitwerk instabil, kippte nach vorn und schlug auf dem Boden auf. Dabei wurde das Flugzeug C 172 vollständig zerstört. Das von dem Beklagten zu 2) geführte Flugzeug C 206 konnte trotz Beschädigungen am Propeller und am rechten Auspuffrohr sicher landen.

Unmittelbar vor und während der Kollision hielt sich der von der Beklagten zu 3) als

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

Flugleiter eingesetzte Herr W in dem von der Beklagten zu 3) eingerichteten Raum auf, der sich in einem Gebäude auf der Nordostseite des Flugplatzes im ersten Stock befand. Aus dem Fenster dieses Raumes war die Einsehbarkeit der Start- und Landebahn eingeschränkt. Insbesondere waren der südwestliche Anflugsektor und der südwestliche Teil der Landebahn nicht einzusehen.

Sowohl der Zeuge W als auch die beiden am Flugunfall beteiligten Flugzeuge waren mit UKW-Sprechfunk ausgerüstet. Der Beklagte zu 2) hatte dem Zeugen W die beabsichtigte Landung über Funk angekündigt, und zwar ungefähr mit den Worten "C Queranflug ...". Daraufhin betätigte Herr W die Taste seines Sprechfunkgerätes zweimal. Ob sich auch der Beklagte zu 1) vor der Landung über Funk gemeldet hatte, ist umstritten.

Der Kläger zu 1) wurde nach dem Unfall bewußtlos aus dem Flugzeug geborgen und nach erfolgreicher Reanimation in das Klinikum B B gebracht. Dort wurden folgende Verletzungen festgestellt: Polytrauma nach Flugzeugabsturz; schweres Schädel-Hirn-Trauma mit Einblutung in das Ventrikelsystem, vorwiegend rechts; Blutungsherd in der rechtsseitigen Thalamusregion; mehrere Mandibulafrakturen; Zustand nach Spannungspneumothorax rechts; Kompressionsfraktur 9. BWK mit Dislokation der gesamten darunterliegenden Brustwirbelsäule nach dorsal um 1 cm; Fraktur des linken Oberarmes, distales Drittel; multiple Hautabschürfungen; Weichteilunterblutung oberhalb beider Beckenkämme.

Bis zum 28. Oktober 1991 wurde der Kläger zu 1) in B intensiv-medizinisch betreut. Sodann wurde er auf die Wachstation verlegt. Bis Dezember 1991 lag der Kläger zu 1) im Koma. In der Zeit vom 11. Dezember 1991 bis zum 26. Februar 1992 wurde er im R Klinikum behandelt. Sodann wurde er bis zum 3. März 1992 stationär in der orthopädischen Klinik und Poliklinik der medizinischen Fakultät der H wegen einer Fehlstellung der verheilten Oberarmfraktur behan-

delt. Bis zum 26. Juni 1992 schloß sich eine Behandlung in der Landeslinik N an. Anschließend wurde der Kläger zu 1) bis zum 19. Februar 1993 erneut stationär im R Klinikum zum Zweck einer Hauttransplantation an beiden Fersen wegen Dekubitalulcera aufgenommen.

Der Kläger zu 1) ist aufgrund des Flugunfalls ab dem 9. Brustwirbel querschnittsgelähmt, so daß er ständig auf einen Rollstuhl angewiesen ist. Er hat schwere Schädel- und Hirnverletzungen erlitten. Es ist eine geistige Behinderung eingetreten und es bestehen erhebliche Artikulationsschwierigkeiten. Der Kläger zu 1) kann sich nicht selbst versorgen und bedarf ständiger Hilfe und Betreuung in allen Lebenslagen. Aufgrund der Fehlstellung des rechten Armes kann dieser darüber hinaus nicht mehr funktionsgerecht eingesetzt werden. Aufgrund der Kieferverletzungen ist es trotz mehrfacher Operationen zu einer Dislokation um Knochenbreite gekommen, die nur einen unvollkommenen Lippenschluß ermöglicht. Wegen der weiteren Einzelheiten der vom Kläger zu 1) erlittenen Gesundheitsschäden und deren Heilungsverlauf wird auf die Verlegungsberichte des Klinikums B B vom 30. Oktober 1991 und vom 10. Dezember 1991 (Bl. 57 Gerichtsakten), der C vom 3. März 1992 sowie auf die Berichte der Landeslinik N vom 21. Juli 1992 und des R Klinikums vom 19. Februar 1993 Bezug genommen (Bl. 50 ff, 57 f, 59, 60 f und 62 Gerichtsakten).

Mit Beschluß des Amtsgerichts Neuruppin vom 27. April 1995, verlängert am 21. März 1998 wurde Frau E K, die Mutter des Klägers zu 1), als Betreuerin für den Kläger bestellt. Ihr Aufgabenkreis umfaßt dabei auch die Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Flugunfall.

Der Kläger zu 2) wurde nach dem Flugunfall in das Krankenhaus K gebracht. Hier wurde er bis zum 29. Juli 1991 auf der Intensivstation behandelt. Er hat eine Lungenquetschung und einen Lungenriß mit anschließender Lungenentzündung, eine Nierenquetschung, eine Brustquetschung, Schnittwunden am ganzen Körper, einen

Darmriß, ein schweres Schädel-Hirn-Trauma, eine Kompressionsfraktur des 11. und 12. Brustwirbels sowie eine Kompressionsfraktur des 1. Lendenwirbels erlitten. Am 29. Juli 1991 wurde der Kläger zu 2) in das R Klinikum verlegt, wo die Behandlung auf der Intensivstation fortgesetzt wurde und ein Teil des Dünndarm entfernt werden mußte. Anschließend wurde der Kläger zu 2) bis zum 1. Oktober 1991 in der orthopädischen Klinik K behandelt, wobei er in der Zeit vom 4. bis zum 9. September 1991 wiederum kurzfristig in die R Klinik eingeliefert wurde. Vom 1. Oktober 1991 bis zum 18. Oktober 1991 wurde er in orthopädischen Abteilung der U klinik R behandelt. Von September 1991 bis Oktober 1992 mußte der Kläger wegen der Verletzungen ein Stützkorsett tragen. Vom 14. Oktober 1992 bis zum 4. November 1992 befand sich der Kläger in einer Kur, um die Unfallfolgen auszuheilen. Dem Kläger zu 2) sind aufgrund der durch den Flugunfall erlittenen Verletzungen zahlreiche Narben verblieben. Er leidet nach wie vor an belastungsunabhängigen Rückenschmerzen. Ferner liegt eine kontusionelle Hirnschädigung vor, die vor allem Strukturen im Bereich des Temporal- und Frontallappens betrifft. Wegen dieser Schädigung ist der Kläger zu 2) zu 50 % in der Erwerbsfähigkeit gemindert.

Die Halterin des Flugzeugs C 172 hat den Halter des Flugzeugs C 206 und andere vor dem Landgericht Berlin auf Schadensersatz in Anspruch genommen. Das Verfahren wurde durch einen Vergleich beendet.

Der Kläger zu 1) verlangt mit der vorliegenden Klage, die am 20. Juli 1994 bei dem Landgericht Neuruppin eingegangen ist, und dem Beklagten zu 1) am 3. November 1994, dem Beklagten zu 2) am 30. Januar 1995 und der Beklagten zu 3) am 8. November 1994 zugestellt worden ist, die Zahlung eines unbezifferten Schmerzensgeldes sowie Schadensersatz wegen entgangenen Arbeitseinkommens. Er hat in der Klageschrift den Streitwert mit vorläufig DM 580.000,00 beziffert. Der Klageschrift war ein Verrechnungsscheck über 2.863,00 DM

beigefügt. Am 27. Juli 1997 hat das Landgericht Neuruppin einen weiteren Kostenvorschuß in Höhe von 6.362,00 DM angefordert. Die erstinstanzlichen Prozeßbevollmächtigten des Klägers zu 1) haben mit Schreiben vom 2. September 1994, eingegangen beim Landgericht Neuruppin am selben Tag, einen Verrechnungsscheck über diesen Betrag überreicht.

Die Klage des Klägers zu 2) ist ebenfalls am 20. Juli 1994 beim Landgericht Neuruppin eingegangen. Die Klageschrift, die dem Beklagten zu 1) am 3. November 1994, dem Beklagten zu 2) am 30. Januar 1995 und der Beklagten zu 3) am 7. November 1994 zugestellt worden ist, lag ein Verrechnungsscheck über 1.111,00 DM bei. Der Kläger zu 2) verlangt von den Beklagten die Zahlung eines unbezifferten Schmerzensgeldes sowie von Schadensersatz wegen entgangenen Arbeitseinkommens. Das Landgericht hat bei dem Beklagten zu 2) am 27. Juli 1994 einen weiteren Gerichtskostenvorschuß in Höhe von 2.150,00 DM angefordert, den die erstinstanzlichen Prozeßbevollmächtigten des Beklagten zu 2) mit Schriftsatz vom 9. September 1994, eingegangen am 20. September 1994, überreicht haben. Eine Zustellung der Klagen an den Beklagten zu 2) ist zunächst nicht erfolgt, da dieser innerhalb B umgezogen war. Der erstinstanzliche Prozeßbevollmächtigte der Kläger hat mit Schreiben vom 19. Januar 1995 die zutreffende zustellungsfähige Anschrift des Beklagten zu 2) dem Landgericht Neuruppin mitgeteilt.

Sämtliche Beklagten haben die Einrede der Verjährung erhoben, und zwar der Beklagte zu 1) mit Schriftsatz vom 31. Mai 1995, der Beklagte zu 2) mit Schriftsatz vom 3. März 1995 und die Beklagte zu 3) mit Schriftsatz vom 21. April 1995.

Die Kläger haben behauptet, am Unfalltag sei auf dem Flugplatz K eine Platzrunde praktiziert worden, wie sie sich aus der Anlage A 3 (Bl. 29 Gerichtsakte) ergibt. Danach befindet sich der Übergang vom Queranflug in den Endanflug südwestlich von H in Höhe der Bundesstraße B. Diese An- und

Abflugregelung sei 1989 neu festgelegt worden. Vorher habe eine "kleine Platzrunde" gemäß der Anlage A 2 (Bl. 28 GA) gegolten. Die Beklagte zu 3) habe sämtliche Flugzeugführer, auch die Beklagten zu 1) und 2), auf die Veränderungen bzw. Vergrößerung der Platzrunde hingewiesen. Die "große Platzrunde" gemäß der Anlage A 3 sei auch ständig praktiziert worden, so daß von der Beklagten 3) eingesetzte Flugleiter bei Landeanmeldungen davon ausgegangen seien, die sich anmeldenden Flugzeuge hielten die Platzrunde ein. Das habe der Beklagte zu 2) jedoch nicht getan. Er habe nach dem Absetzen der Fallschirmspringer in erheblicher Höhe den Sinkflug eingeleitet, um sich in Höhe der Ortschaft L in den Queranflug einzufädeln. Dabei habe sich der Beklagte zu 2) auf einer Flugroute befunden, die ca. 2 km vor dem Queranflug liege, also mit der engeren Segelplatzrunde identisch sei. Der Beklagte zu 2) habe mit hin die Platzrunde um ca. 2 km abgekürzt und sei daher unzulässig auf das Endteil zugeflogen. Der Beklagte zu 1) habe sich vor dem Beklagten zu 2) in der Platzrunde befunden. Die Kläger haben gemeint, deshalb hätte der Beklagte zu 2) warten müssen, bis er sich gefahrlos in die Platzrunde einfädeln konnte. Jedenfalls sei der Beklagte zu 1) berechtigt gewesen, vor dem Beklagten zu 2) zu landen, weil der erstere sich bereits im Landeanflug im Endteil befunden habe. Außerdem habe der Beklagte zu 2) auch keinen ausreichenden Abstand eingehalten und die Regeln nicht beachtet, nach der er dem von rechts kommenden Beklagten zu 1) hätte ausweichen müssen. Die Kläger haben weiter behauptet, der Flugunfall sei auch dadurch verursacht worden, daß der Beklagte zu 2) aus großer Höhe mit sehr hoher Sink- und Flugeschwindigkeit unvorschriftsmäßig außerhalb der Platzrunde das Endteil angeflogen habe. Der mit hoher Geschwindigkeit durchgeführte Sinkvorgang sei beim Eindrehen in das Endteil noch nicht beendet gewesen, denn nur so sei es zu erklären, daß der Beklagte zu 2) mit der C 206 über die mit wesentlich geringerer Geschwindigkeit geflogene C 172 gekommen sei. Dies folge

auch aus der Kollisionsstelle. Schließlich haben die Kläger gemeint, der Beklagte zu 2) hätte bei sorgfältiger Beobachtung des Luftraumes die vorausfliegende C 172 erkennen müssen.

Hinsichtlich des Beklagten zu 1) haben die Kläger behauptet, dieser habe die beabsichtigte Landung nicht per Funkt angemeldet. Es sei gelandet, ohne sich bestätigen zu lassen, daß der Luftraum frei sei. Ferner habe der Beklagte zu 1) den Funkverkehr nicht beachtet. Er hätte sonst hören müssen, daß der Zeuge W den Landeanflug des Beklagten zu 2) mit dem "Doppelklick" bestätigt hatte. Der Beklagte zu 1) habe keine Kopfhörer getragen, so daß er den Funkverkehr wegen der lauten Motorengeräusche nicht habe hören können. Außerdem habe sich auch der Beklagte zu 1) nicht über die örtlichen Gegebenheiten des Flugplatzes informiert und damit gegen seine Pflichten verstoßen.

Die Kläger haben weiter behauptet, die Beklagte zu 3) habe nicht ausreichend dafür gesorgt, alle Piloten auf die Veränderung der Platzrunde hinzuweisen. Sie haben außerdem die Ansicht vertreten, der Zeuge W habe die Landeanmeldung des Beklagten zu 2) nicht mit einem Doppelklick beantworten dürfen, da dieser zu Verwechslungen führen könne. Ferner hafte die Beklagte zu 3), weil die Flugleitung keinen freien Blick auf den Anflugsektor gehabt habe, so daß der Zeuge W die Gefahrensituation nicht habe erkennen können. Der als Flugleiter eingesetzte Zeuge W sei zudem nicht aufmerksam gewesen, da er zum Zeitpunkt des Unfalls Flugbenzin abgerechnet habe.

Der Kläger zu 1) hat beantragt,

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn ein in das Ermessen des Gerichts gestelltes Schmerzensgeld mit 4 % Zinsen seit Rechtshängigkeit zu zahlen;
2. festzustellen, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, ihm alle materiellen und immateriellen Schäden zu ersetzen, die ihm aus dem Flugzeugunfall vom 21. Juli 1991 noch entstehen werden,

soweit die Ansprüche nicht auf einen Sozialversicherungsträger übergegangen sind;

3. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, ab Rechtshängigkeit an ihn eine monatliche Rente in Höhe von 800,00 DM zu zahlen und

4. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn 23.120,37 DM nebst 4 % Zinsen seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Der Kläger zu 2) hat beantragt,

1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn ein in das Ermessen des Gerichts gestelltes Schmerzensgeld nebst 4 % Zinsen seit Rechtshängigkeit zu zahlen;

2. festzustellen, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, ihm alle materiellen und immateriellen Schäden zu ersetzen, die ihm aus dem Flugzeugunfall vom 21. Juli 1991 noch entstehen werden, soweit die Ansprüche nicht auf einen Sozialversicherungsträger übergegangen sind und

3. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an ihn 13.542,11 DM nebst 4 % Zinsen seit Rechtshängigkeit zu zahlen.

Die Beklagten zu 1) bis 3) haben beantragt, die Klagen abzuweisen.

Der Beklagte zu 1) hat behauptet, eine Platzrunde sei zum Unfallzeitpunkt durch die Flugleitung nicht veröffentlicht gewesen. Jedoch sei beabsichtigt gewesen, eine neue Platzrunde in Form der großen Platzrunde einzuführen. Dies sei aber weder durch Aushang noch in sonstiger Weise bekanntgemacht worden. Allerdings sei die große Platzrunde bereits seit geraumer Zeit praktiziert worden. Der Beklagte zu 1) habe sich vor dem Einfliegen in das Endteil der Platzrunde etwa in Höhe der Ortschaft W bei dem Zeugen W mit folgenden Worten zur Landung angemeldet: "langes Endteil W". Der Zeuge W habe die Landanmeldung durch Wiederholen des Wortlautes bestätigt. Der Beklagte zu 1) habe keine Kopfhörer tragen müssen, da der Funkverkehr über Lautsprecher laut und deutlich zu vernehmen gewesen sei.

Der Beklagte zu 1) hat die Ansicht vertreten, er habe den Unfall nicht verursacht. Das Flugzeug C 206 habe sich nicht einmal unmittelbar vor der Kollision in korrektem Landeanflug befunden, sondern sei quer auf das Flugzeug C 172 zugeflogen. Die Verwendung des Doppelklicks durch den Zeugen W sei ein unzulässiges Funkverhalten, welches es dem Beklagten zu 1) nicht ermöglicht habe, einzuschätzen, wo sich der Beklagte zu 2) bei Einflug in das Endteil befunden habe. Der Beklagte zu 1) habe, weil er unter dem Beklagten zu 2) geflogen sei, die sich von hinten oben annähernde C 206 nicht sehen können. Die C 172 sei ein sogenannter Hochdecker, bei dem die Tragflächen den Blick nach hinten oben versperrten.

Der Beklagte zu 1) hat ferner behauptet, mit den Klägern sei jeweils ein entgeltlicher Beförderungsvertrag geschlossen worden. Er hat gemeint, Ansprüche sowohl aus deliktischer Haftung als auch nach dem Luftverkehrsgesetz seien ausgeschlossen, da er nicht schuldhaft gehandelt habe.

Der Beklagte zu 2) hat behauptet, es habe sich im Rechtsstreit vor dem Landgericht Berlin -- 17 O 336/92 -- ergeben, daß zwar beabsichtigt gewesen sei, eine große Platzrunde einzuführen. Dies sei jedoch weder durch Aushang noch in sonstiger Weise allen Flugzeugführern bekanntgemacht worden. Er hat gemeint, deshalb sei davon auszugehen, daß der Beklagte zu 1) sich in die große Platzrunde habe einreihen wollen, während der Beklagte zu 2) sich in der vermeintlich geltenden kleineren Platzrunde befunden habe. Daher sei es beiden Flugzeugführern nicht möglich gewesen, sich beim Landeanflug zu sehen. Zum Zeitpunkt des Unfalls sei eine kleine Platzrunde, wie sie sich aus der Anlage B 2 (Bl. 149 Gerichtsakte) ergebe, Standard unter den örtlichen Fliegern gewesen und habe auch in der Flugleitung ausgehangen.

Weiter hat der Beklagte zu 2) behauptet, er habe sich nach dem Absetzen der Fallschirmspringer im Sinkflug in Richtung H begeben. Er sei zwischen den Orten L und P hindurch etwa im Mittelbereich über das

angrenzende Waldgebiet mit Abstand zur Segelplatzrunde ordnungsgemäß in den Quereinflug eingeflogen. Bei der Anmeldung seines Fluges beim Zeugen W sei er in einer Höhe von etwa 800 bis 1000 Fuß geflogen. Im Queranflug habe er die Straßenkreuzung P/B im Visier gehabt. Er habe dann von dem Zeugen W über Funk die Bestätigung zur ordnungsgemäßen Landung in die Platzrunde erhalten. Im langen Endanflug habe er die Klappen ganz herausgesetzt, um dann im weiteren von 800 bis 1000 Fuß Geschwindigkeit von etwa 500 bis 1000 Fuß je Minute den Sinkflug fortzusetzen. Der Zeuge W habe durch zweimaliges Betätigen der Sprechaste bestätigt, daß der Landeanflug frei sei. Informationen über ein weiteres landendes Flugzeug habe er nicht erhalten. Der Beklagte zu 1) habe sich während des Landeanflugs mit seinen Passagieren unterhalten. Er habe seine Absicht zu landen auch nicht über Funk angemeldet.

Der Beklagte zu 2) hat die Ansicht vertreten, er habe sich vor dem Beklagten zu 1) in der Platzrunde befunden. Daher sei der Beklagte zu 1) wartepflichtig gewesen, denn grundsätzlich habe der bereits in der Platzrunde Befindliche den absoluten Vorrang. Außerdem treffe die Kläger ein erhebliches Mitverschulden, da sie zum Zeitpunkt des Unfalles nicht angeschnallt gewesen seien. Nur dies könne die erheblichen Verletzungen erklären. Bei dem Kläger zu 1) sei es zudem zu einer ärztlichen Fehlleistung gekommen, da die schwere Kompressionsfraktur des 9. BKW mit Dislokation der gesamten darunterliegenden Wirbelsäule erst erheblich verspätet erkannt worden sei.

Die Beklagte zu 3) hat behauptet, es habe für den Flugplatz K eine Platzrunde gegolten, die durch Aushang bekanntgemacht worden sei und die sich aus Blatt 70 der Akten ergebe. Der Beklagte zu 1) sei, ohne sich an eine Platzrunde zu halten, direkt in den Landeanflug geflogen, der Beklagte zu 2) habe, ohne sich an eine Platzrunde zu halten, aus einer steilen Linkskurve direkt zur Landung angesetzt.

Die Beklagte zu 3) hat gemeint, sie habe als Geländehalter des Flugplatzes nur die Aufgabe gehabt, den Flugplatz in einem betriebssicheren Zustand bereitzustellen und diesen Zustand aufrechtzuerhalten. Aufgaben der Flugleitung stellten eine hoheitliche Tätigkeit des Zeugen W dar, die nicht zu einer Haftung der Beklagten zu 3) führen könne. Eine Verkehrssicherungspflicht treffe sie nicht. Der Flugleiter habe in Ausübung der Aufgaben des Fluginformationsdienstes nicht die Pflicht, eine visuelle Überwachung des Flugverkehrs durchzuführen, da er nicht die Funktion einer Luftverkehrskontrollstelle innegehabt habe. Deshalb sei der Zeuge W auch nicht verpflichtet gewesen, die Flugzeugführer darauf hinzuweisen, daß sich noch ein weiteres Flugzeug im Landeanflug befinde. Überdies habe er davon ausgehen dürfen, daß der zeitliche Abstand der Anmeldung der Beklagten zu 1) und zu 2) zur Landung auch den Abstand innerhalb der Platzrunde wiedergebe, so daß von einer konkreten Gefahrensituation nicht ausgegangen werden können.

Alle Beklagten haben die Ansicht vertreten, etwaige Ansprüche der Kläger seien jedenfalls seit September 1994 verjährt. Die bis dahin den Beklagten nicht zugestellten Klagen seien auch nicht "demnächst" zugestellt worden. Es liege vielmehr eine erhebliche Verzögerung vor, die darauf zurückzuführen sei, daß die Kläger zu wenig Gerichtskosten eingezahlt hätten. Auch die ladungsfähige Anschrift des Beklagten zu 2) habe sich bereits am 5. Juli 1994 aus den Ermittlungsakten der Staatsanwaltschaft Potsdam (20/2 Js 43/92) ergeben. Schließlich habe auch keine Hemmung der Verjährung durch Verhandlungen stattgefunden. Der Beklagte zu 2) hat darüber hinaus die Meinung vertreten, die Kläger hätten bereits vor Übersendung des Kurzberichts der Flugunfalluntersuchungsstelle im Februar 1992 positive Kenntnis von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen gehabt. Die Prozeßbevollmächtigten der Kläger, denen bereits am 30. Juli 1991 die bei dem Unfall ebenfalls verletzte Zeugin W eine Prozeßvollmacht erteilt hatte, hätten sich u.a. mit

Schreiben vom 22. November 1991 (Blatt 506 ff.) an die hinter dem Beklagten zu 2) stehende Z Versicherung gewandt. Bereits mit Schreiben vom 6. August 1991 hätten die Prozeßbevollmächtigten für den Kläger zu 2) Schadensersatzansprüche dem Grunde nach geltend gemacht. Ein weiteres Schreiben vom 17. September 1991 mit dem für die Kläger Schadensersatzansprüche geltend gemacht worden sind, sei direkt an den Beklagten zu 2) gerichtet gewesen. In diesem Schreiben heißt es wörtlich: "Auf Einzelheiten des Flugunfalls gehen wir nicht ein, da Ihnen diese bekannt sein dürften." Ferner sei dem Prozeßbevollmächtigten der Kläger bereits am 6. September 1991 die Akte der Flugunfalluntersuchungsstelle zur Einsicht übersandt gewesen. Jedenfalls nach Einsicht in diese Akte, aber auch aufgrund der Information durch die Zeugin W hätten die Kläger über genügend Informationen verfügt, die zur Geltendmachung eines Schadensersatzanspruches erforderlich gewesen wären. Den Klägern sei die Kenntnis ihrer Prozeßbevollmächtigten zuzurechnen. Die Verjährungsfrist sei auch nicht gemäß § 852 Abs. 2 BGB wegen Verhandlungen gehemmt gewesen, da Verhandlungen weder mit dem Beklagten zu 2) noch mit dessen Haftpflichtversicherung geführt worden seien. Angebliche Verhandlungen mit der Haftpflichtversicherung seien auch nicht geeignet gewesen, die Verjährung zu unterbrechen.

Die Kläger haben dagegen die Ansicht vertreten, ihre Forderungen seien nicht verjährt. Die Verjährungsfrist sei mangels Kenntnis vom Schädiger noch nicht einmal in Lauf gesetzt worden. Sie haben gemeint, bis heute bestünden lediglich Vermutungen und dringende Verdachtsmomente. Das Gutachten des Luftfahrtbundesamtes habe nicht zu einer Klärung der Haftungsumstände geführt, weil es die Frage des Verschuldens nicht beantworte. Außerdem hätten aufgrund der intensiv-medizinischen Betreuung dem Kläger zu 1) frühestens im Februar 1992 die erforderlichen Kenntnisse zur Haftung übermittelt werden können. Der Kläger zu 2) sei bis zum 2. August 1991 ebenfalls nicht in der Lage gewesen,

entsprechende Informationen aufzunehmen. Auch danach sei ihm zunächst lediglich bekannt gewesen, daß in der Luft zwei Flugzeuge kollidiert seien. Kenntnisse seines Prozeßbevollmächtigten aus anderen Mandatsverhältnissen dürften dem Kläger nicht zugerechnet werden. Überdies habe die dritte Insassin des Flugzeuges, die Zeugin W, über keine weiteren Erkenntnisse hinsichtlich des genauen Unfallablaufes verfügt. Jedenfalls aber sei der Lauf der Verjährungsfrist aufgrund von Verhandlungen mit den Haftpflichtversicherern der Beklagten gehemmt gewesen.

Das Landgericht Neuruppin hat Beweis erhoben durch Einnahme des Augenscheins von der Unfallörtlichkeit sowie durch Vernehmung der Zeugen K, P, W, H, M A, Dr. H A, W, P, H, K, Dr. G, H, S, Dr. W, E und W. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf den Inhalt der Protokolle vom 19. und 20. Oktober 1995 sowie vom 19. Juni 1996 verwiesen.

Sodann hat es mit Grundurteil vom 15. August 1996, welches dem Beklagten zu 1) am 11. September 1996 und den Beklagten zu 2) und 3) am 9. September 1996 zugestellt worden ist, die Klagen beider Kläger vorbehaltlich einer Entscheidung über ein mitwirkendes Verschulden der Kläger für dem Grunde nach gerechtfertigt erklärt. Das Landgericht führt aus, die Kläger hätten gegen die Beklagten Ansprüche aus §§ 823 Abs. 1, 847 BGB. Die Ansprüche seien nicht verjährt, denn der Lauf der dreijährigen Verjährungsfrist habe erst begonnen, als die Kläger über ihre Prozeßbevollmächtigten im Oktober 1993 Einblick in die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsakten gehabt hätten. Vorher hätten beide Kläger über keine ausreichenden Kenntnisse hinsichtlich des Unfallablaufes und der Ursachen des Absturzes verfügt. Eine für die Erhebung einer Feststellungsklage ausreichende Tatsachengrundlage habe sich erst durch die Einsicht in den Flugunfall-Kurzbericht der Flugunfalluntersuchungsstelle vom 5. Dezember 1991 ergeben, der den Prozeßbevollmächtigten der Kläger am 23. Februar 1992 zur Verfügung gestellt

worden ist, denn dieser Bericht enthalte erstmals Feststellungen über die beschädigten Flugzeuge, den möglichen Verlauf der Landeanflüge, die Sichtmöglichkeiten der Piloten, die Geschwindigkeit und den geführten Sprechfunkverkehr. Ferner seien in dem Bericht Zeugenaussagen, die vorher nicht bekannt waren, verwertet worden. Schließlich seien die Kläger auch vor Februar 1992 unfallbedingt nicht in der Lage gewesen, die für die Erhebung einer Klage erforderliche Kenntnis vermittelt zu bekommen.

Das Landgericht hat weiter ausgeführt, der Beklagte zu 1) habe den Flugunfall grob fahrlässig verursacht, da er während des Landeanfluges den Funkverkehr nicht hinreichend beobachtet und dadurch seine Pflichten erheblich verletzt habe. Ferner habe der Beklagte zu 1) einen direkten Landeanflug aus Richtung W vorgenommen und dabei die auf dem Verkehrslandeplatz übliche, wenn auch nicht vorgeschriebene, Platzrunde nicht eingehalten. Der Beklagte zu 2) habe seine Sorgfaltspflichten ebenfalls erheblich verletzt. Er habe sich nicht an die übliche Platzrunde gehalten, sondern in einem verkürzten Anflug unter Eindrehen in das Endteil der Bahn in einer stetig nach links gekrümmten Kurve und Linksschräglage landen wollen und deshalb die vor ihm fliegende C 172 nicht gesehen. Selbst wenn man die abweichenden Angaben des Beklagten zu 2) über seine Flugbahn zugrundelege, ergebe sich eine Verletzung der Sorgfaltspflichten beim Sichtflug, da der Beklagte zu 2) in diesem Fall den Beklagten zu 1) hätte sehen müssen. Außerdem habe der Beklagte zu 2) fehlerhaft den Sprechfunkverkehr nicht ausreichend beachtet und deshalb die Landeabsicht des Beklagten zu 1) nicht bemerkt. Er habe sich auch nicht auf den Doppelclick des Herrn W verlassen dürfen. Der Beklagten zu 3) schließlich sei vorzuwerfen, daß sie entgegen der üblichen Praxis die Beklagten zu 1) und 2) nicht auf das jeweils andere Flugzeug und dessen Landeabsicht aufmerksam gemacht habe. Sie habe dadurch den von ihr selbst gesetzten Vertrauenstatbestand verletzt. Außerdem falle ihr ein Organisations-

verschulden wegen ungeeigneter Unterbringung der Flugleitung zur Last. Der Flugleiter W habe in mehrfacher Hinsicht seine Sorgfaltspflichten verletzt, was der Beklagten zu 3) zuzurechnen sei.

Gegen dieses Urteil hat der Beklagte zu 1) mit Schriftsatz vom 11. Oktober 1996, der am selben Tag beim Brandenburgischen Oberlandesgericht eingegangen ist, Berufung eingelegt, die er mit Schriftsatz vom 3. Januar 1997, eingegangen am selben Tag, begründet hat, nachdem zuvor die Berufungsbegründungsfrist bis zum 3. Januar 1997 verlängert worden war.

Der Beklagte zu 2) hat mit Schriftsatz vom 9. Oktober 1996, am selben Tag eingegangen, Berufung eingelegt. Er hat die Berufung mit Schriftsatz vom 30. Dezember 1996, eingegangen am 13. Januar 1997, begründet, nachdem zuvor die Frist zur Begründung der Berufung bis zum 13. Januar 1997 verlängert worden war.

Die Beklagte zu 3) hat mit Schriftsatz vom 30. September 1996, eingegangen am selben Tag, Berufung eingelegt. Sie hat die Berufung mit Schriftsatz vom 11. Dezember 1996, eingegangen am selben Tag, begründet, nachdem zuvor die Frist zur Begründung der Berufung bis zum 13. Dezember 1996 verlängert worden war.

Der Beklagte zu 1) wiederholt und vertieft seinen bisherigen Vortrag. Er meint, etwaige Ansprüche seien verjährt. Die Kläger hätten nach Vorlage des Flugunfalluntersuchungsberichtes des Luftfahrtbundesamtes hinreichende Kenntnis der haftungsbegründenden Tatsachen gehabt, so daß die Verjährungsfrist bei Klageerhebung abgelaufen gewesen sei. Auf die Einsichtnahme in die staatsanwaltlichen Ermittlungsakten im Oktober 1993 könne es schon deshalb nicht ankommen, da die Akteneinsicht auch schon erheblich früher hätte erfolgen können. Außerdem habe das Landgericht rechtlich unzutreffend für den Beginn der Verjährung auf eine Kenntnis aller anspruchsbegründenden Tatsachen abgestellt.

Der Beklagte zu 1) meint weiter, er hafte nicht, weil er nicht schuldhaft gehandelt

habe. Die Beweisaufnahme habe ergeben, daß er sich zum Zeitpunkt des Unfalles im Endteil zur Landebahn befunden ... habe und daher ordnungsgemäß vor dem Beklagten zu 2) innerhalb der Platzrunde geflogen sei. Er habe daher davon ausgehen können, daß sämtliche Flugzeuge, die sich nach ihm zur Landung anmeldeten, ihm den Vorrang lassen würden. Selbst wenn der Beklagte zu 1) die Anmeldung des Beklagten zu 2) gehört hätte, wäre er nicht in der Lage gewesen, durch erhöhte Aufmerksamkeit den Unfall zu verhindern, denn er sei vor dem Beklagten zu 2) geflogen und im Zeitpunkt der Kollision unmittelbar vor der Schwelle der Landebahn in etwa 10 m Höhe gewesen. Er habe sich zu dieser Zeit auf die ordnungsgemäße Landung konzentrieren müssen. Der Beklagte zu 1) vertritt auch die Ansicht, er sei in zulässiger Weise vom langen Endteil in die Platzrunde eingeflogen. Er behauptet, der Beklagte zu 2) habe dagegen, ohne jede Beachtung der Platzrundenregelung, sturzflugartig in das Endteil eingedreht und bei diesem halsbrecherischen Manöver das vorausfliegende Luftfahrzeug des Beklagten zu 1) nicht gesehen. Dabei sei der Beklagte zu 2) hinter dem Beklagten zu 1) hergeflogen.

Der Beklagte zu 2), der ebenfalls seinen Vortrag wiederholt und vertieft, hält das Grundurteil des Landgerichts für unzulässig und meint im übrigen, das Landgericht habe die Frage der Verjährung unzutreffend entschieden. Auch dazu wiederholt er seinen erstinstanzlichen Vortrag. Er meint weiter, auch die Beweiswürdigung durch das Landgericht sei unzutreffend. Das Landgericht verkenne, daß das lange Endteil nicht zur Platzrunde gehöre. Daher gehe das Landgericht unzutreffend davon aus, daß sich beide Flugzeuge innerhalb der Platzrunde befunden hätten. Sein Flugzeug C 206 sei jedoch vorrangberechtigt gewesen, weil er in der Platzrunde geflogen sei, während sich die C 172 im langen Endteil außerhalb der Platzrunde befunden habe. Der Beklagte zu 2) behauptet weiter, er habe nicht sturzflugartig in den Landeanflug eingedreht. Das Fliegen einer stetigen Linkskurve sei ordnungsgemäß. Ein Sinkflug sei

darüber hinaus denknotwendig die Voraussetzung für eine Landung. Unzutreffend seien auch die Feststellungen des Landgerichts zu Geschwindigkeiten und Flugbahnen der beiden unfallbeteiligten Flugzeuge unmittelbar vor dem Zusammenstoß. Das Landgericht habe die Zeugenaussagen falsch gewürdigt und lasse flugtechnische Gegebenheiten außer acht. Weiter treffe nicht zu, daß der Beklagte zu 2) eine Sichtmöglichkeit auf den im langen Endteil befindlichen Beklagten zu 1) hätte haben müssen. Eine solche Feststellung verbiete sich schon deshalb, weil das objektive und konkrete Flugverhalten beider Flugzeuge, insbesondere auch die Höhenverhältnisse zueinander nicht feststellbar seien. Ferner führten auch die bauarttypischen Besonderheiten der C 206 dazu, daß aufgrund der verlängerten Schnauze, die durch das Turbintriebwerk und die Streben des sogenannten Schulterdeckers bedingt sei, die Sicht verdeckt gewesen sei. Derartige tote Winkel könnten aber nicht dem Beklagten zu 2) angelastet werden.

Schließlich bestreitet der Beklagte zu 2), daß zwischen den Klägern und dem Beklagten zu 1) ein entgeltlicher Beförderungsvertrag zustande gekommen sei. Es sei vielmehr nur ein Gefälligkeitschuldverhältnis entstanden. Daher sei eine etwaige Haftung des Beklagten zu 2) nach den Grundsätzen des sogenannten gestörten Gesamtschuldverhältnisses beschränkt.

Die Beklagte zu 3) meint, ihr habe nur eine Betriebspflicht für den Flugplatz obliegen, jedoch keine Flugkontrolle. Sie wiederholt ihren bisherigen Vortrag und vertieft diesen wie folgt: Der Flugplatzhalter könne dem Flugleiter nur die privatrechtlichen Befugnisse als Geländehalter übertragen, während sich die Kompetenzen des Flugleiters im Rahmen des Flugplatzverkehrs aus öffentlich-rechtlichen Befugnissen der Luftaufsicht ergäben. Soweit Herr W hoheitlich tätig gewesen sei, könne das der Beklagten zu 3) nicht zugerechnet werden, da sie lediglich privatrechtliche Funktionen ausgeübt habe. Nur der privatrechtliche Teil der Doppelfunktion des Herrn W betreffe die

Beklagte zu 3). Überdies sei sie als Flugplatzhalterin nur verpflichtet gewesen, den Flugzeugführern Informationen zu erteilen, die den allgemeinen Betrieb der Flugzeuge am Boden betreffen, also auf dem Vorfeld und den Abstellflächen. Die kommentarlose Entgegennahme der Meldung eines anfliegenden Flugzeuges durch den Flugleiter sei in Fällen wie dem hier streitigen nicht pflichtwidrig. Nur wenn die Landebahn durch Hindernisse blockiert sei, obliege dem Flugleiter im Rahmen seiner Überwachung für die Rollflächen die Verpflichtung, die Flugzeugführer der anfliegenden Flugzeuge über Hindernisse auf der Rollbahn zu informieren. In diesem Sinne seien auch die Meldungen des Zeugen W an die anfliegenden Flugzeuge zu verstehen gewesen.

Im übrigen meint die Beklagte zu 3) unter Wiederholung ihres erstinstanzlichen Vortrages, die Klagen seien verjährt.

Die Beklagten beantragen jeweils, das Urteil des Landgerichts Neuruppin vom 14. August 1996 abzuändern und die Klagen abzuweisen.

Die Kläger beantragen, die Berufungen zurückzuweisen.

Die Kläger wiederholen und vertiefen ebenfalls ihren erstinstanzlichen Vortrag, einschließlich der Verjährungsproblematik. Sie rügen die nicht ordnungsgemäße Vertretung des Beklagten zu 2) durch einen nicht postulationsfähigen Rechtsanwalt in erster Instanz. Sie behaupten, die Kläger hätten mit dem Beklagten zu 1), was dieser nicht bestreitet, einen entgeltlichen Beförderungsvertrag geschlossen. Beide Kläger seien angeschnallt gewesen, obgleich der Beklagte zu 1) sie nicht zum Anschnallen aufgefordert und auch keine Kontrolle durchgeführt habe. Weiter vertreten sie die Ansicht, der direkte Einflug des Beklagten zu 1) vom langen Ende her zur Landung sei unzulässig gewesen. Sie behaupten, der Beklagte zu 2) sei in einem halsbrecherischen Sturzflug zur Landung eingedreht. Beide Flugzeuge hätten bei der Kollision in einem Winkel zueinander gestanden. Wei-

ter behaupten sie, die Beklagte zu 3) habe rein tatsächlich Aufgaben der Verkehrsüberwachung übernommen, worauf sich die Piloten verlassen hätten. Insbesondere habe Herr W mit Wissen und Willen der Beklagten zu 3) seine Tätigkeit ausgeübt.

Der Senat hat Beweis erhoben durch Augenscheinseinnahme auf dem Flugplatz K, durch Vernehmung des Zeugen Dr. A, durch Einholung eines mündlichen Sachverständigen-Gutachtens und einer schriftlichen Stellungnahme des Sachverständigen W B sowie durch Einholung eines schriftlichen Gutachtens des Sachverständigen Dr. M K. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die Sitzungsprotokolle vom 7. Oktober 1998, 17. Juni 1999 und 12. Dezember 2000 sowie auf die Stellungnahme des Sachverständigen B vom 18. November 1999 sowie auf das schriftliche Gutachten des Sachverständigen Dr. K vom 26. Juli 2000 Bezug genommen.

Nachdem in zweiter Instanz der Beklagte zu 2) die Prozeßfähigkeit des Klägers zu 1) in Frage gestellt hatte, hat dessen Betreuerin im Senatstermin vom 8. Juli 1998 erklärt, sie genehmige die bisherige Prozeßführung.

Sowohl der Beklagte zu 1) als auch der Beklagte zu 2) haben anlässlich der mündlichen Verhandlung vom 7. Oktober 1998 durch Einzeichnung in topographische Karten dargelegt, daß sie nördlich der P Siedlung über die Bundesstraße (Beklagter zu 1) bzw. vom Queranflug in den Landeanflug (Beklagter zu 2) der Platzrunde eingeflogen sind, wobei der Übergang vom Queranflug zum Endanflug durch beide Beklagten an identischer Stelle eingezeichnet wurde.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die gewechselten Schriftsätze und Anlagen Bezug genommen.

Aus den Gründen:

Die Berufungen der Beklagten sind zulässig. Das Rechtsmittel der Beklagten zu 3) ist in vollem Umfang, dasjenige des Be-

klagten zu 1) teilweise begründet, während die Berufung des Beklagten zu 2) überwiegend unbegründet ist.

Zwar ist das angefochtene Grundurteil unzulässig, dies hindert eine Sachentscheidung des Senats jedoch nicht:

Das Urteil des Landgerichts ist dahin auszulegen, daß es sich auf alle Klageanträge, mithin auch auf die Feststellungsanträge bezieht. Zwar scheidet bei letzteren ein Grundurteil wesensgemäß aus (BGH, ZIP 1990, S. 315/316; NJW 1991, S. 1896; NJW-RR 1992, S. 531; 1994, S. 319), weil die Möglichkeit einer Trennung in Grund- und Betragsverfahren nicht besteht. Aus der Bezeichnung als "Grundurteil" (und nicht als "Grund- und Teilurteil"), dem Gesamthalt der Entscheidungsgründe, denen eine Einschränkung nicht zu entnehmen ist, sowie der Tatsache, daß das Landgericht eine weitere Entscheidung betreffend den Fortgang des Rechtsstreits über die Feststellungsklagen nicht getroffen hat, schließt der Senat, daß das Landgericht seine Entscheidung nicht auf die Zahlungsanträge beschränken, sondern zugleich auch über die Feststellungsanträge befinden wollte (vgl. BGH, NJW-RR 1992, S. 531). Die Entscheidung durch Grundurteil ist unzulässig, soweit die Feststellungsanträge hiervon erfaßt sind. Denn bei objektiver Klagenhäufung von Zahlungs- und Feststellungsansprüchen, die aus demselben tatsächlichen Geschehen hergeleitet werden, ließe die Entscheidung allein über den Grund der Zahlungsansprüche ein diesem Erkenntnis widersprechendes Schlußurteil hinsichtlich der Feststellungsansprüche zu (BGH NJW 1997, S. 1709 f.; 3447/3448; Urteil vom 4. Oktober 2000, VIII ZR 109/99, S. 6; Stein/Jonas, ZPO, 21. Aufl., § 301 Rz. 8 a).

Der Senat sieht gemäß § 540 ZPO davon ab, die Sache aufgrund dieses erheblichen Verfahrensmangels an das Landgericht zurückzuverweisen und macht von der Möglichkeit Gebrauch, Teile des Rechtsstreits, die das Landgericht bislang unentschieden gelassen hat, an sich zu ziehen (BGH NJW 1960, S. 339; NJW 1983, S. 1311/1312;

Zöller/Gummer, 22. Aufl., § 521 Rz. 13) und über die Feststellungsanträge sowie über die Frage des Mitverschuldens der Kläger zu entscheiden. Das Mitverschulden kann bei einer Entscheidung über die Feststellungsanträge nicht unentschieden bleiben, da ein Feststellungsurteil unter Vorbehalt der Bestimmung eines Mitverursachungsanteils unzulässig wäre (BGH, VersR 1997, S. 1294; Stein/Jonas, a.a.O., § 304 Rz. 24).

Die angebliche Prozeßunfähigkeit des Klägers zu 1) steht dem Erlaß einer Sachentscheidung ebenfalls nicht entgegen. Es braucht insoweit nicht abschließend festgestellt zu werden, ob die schwere Hirnschädigung, die der Kläger zu 1) infolge des Unfalles erlitten hat, zu einer signifikanten Einschränkung seiner Geschäfts- und Prozeßfähigkeit geführt hat, denn die auch zum Zweck der Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Flugunfall für ihn bestellte Betreuerin, Frau E K, hat jedenfalls die Prozeßführung nachträglich genehmigt (§§ 53 ZPO, 1902 BGB). Diese Genehmigung erfaßt die Prozeßführung im ganzen und wirkt auf den Zeitpunkt der Vornahme der einzelnen Prozeßhandlungen zurück (BGHZ 41, S. 106; 92, S. 140 ff.; Zöller/Vollkommer, a.a.O., § 52 Rz. 14 und § 53 Rz. 5). Hinsichtlich des Klägers zu 2) haben sich bei dessen Auftreten vor dem Senat keinerlei Anhaltspunkte für ein Fehlen der Prozeßfähigkeit ergeben. Auch der Beklagte zu 2), der zunächst die Prozeßfähigkeit des Klägers zu 2) ebenfalls in Frage gestellt hatte, hat nach dessen Auftreten bei der Ortsbesichtigung am 7. Oktober 1998 diesen Vortrag nicht aufrechterhalten.

Die Klagen sind zulässig, insbesondere ist der Beklagte zu 2) auch in erster Instanz durch einen vor dem Landgericht Neuruppin postulationsfähigen Rechtsanwalt vertreten worden. Nach der im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht geltenden Fassung des § 78 Abs. 1 ZPO hätte sich der Beklagte zu 2) zwar grundsätzlich durch einen bei diesem Gericht zugelassenen Rechtsanwalt vertreten lassen müssen. Rechtsanwalt Z war da-

gegen bei dem Landgericht B zugelassen. Jedoch galt im Land Brandenburg als Übergangsvorschrift für den Anwaltsprozeß § 26 RPflAnpG, nach dessen Absatz 2 ein Rechtsanwalt bis zur Beendigung des ersten Rechtszuges zur Vertretung berechtigt blieb, sofern er in derselben Angelegenheit bereits im Zeitpunkt der Errichtung des Gerichts des ersten Rechtszuges beauftragt war. Diese Voraussetzungen sind hier gegeben. Das Landgericht Neuruppin ist durch Artikel 1 § 3, Artikel 3 Brandenburgisches Gerichtsneuordnungsgesetz vom 14. Juni 1993 zum 1. Dezember 1993 errichtet worden. Rechtsanwalt Z hat mit anwaltlicher Bestätigung vom 17. September 1997 gemäß § 26 Abs. 2 Satz 2 RPflAnpG glaubhaft gemacht, bereits vor diesem Zeitpunkt durch den Beklagten zu 2) mandatiert gewesen zu sein, und zwar zur Wahrnehmung von dessen Interessen gegenüber den Klägern. Zwar ergibt sich aus der Formulierung in der anwaltlichen Bestätigung nicht, daß Rechtsanwalt Z selbst mit der Angelegenheit bereits befaßt war, sondern nur, daß er "im Rahmen der Sozietät S & Partner" beauftragt worden war. Selbst wenn aber Rechtsanwalt Z vor dem 1. Dezember 1993 nicht sachbearbeitend für den Beklagten zu 2) tätig geworden sein sollte und möglicherweise nur ein in F zugelassener Rechtsanwalt der Sozietät die Angelegenheit betreut haben sollte, liegen die Voraussetzungen des § 26 Abs. 2 RPflAnpG vor. Die Bevollmächtigung einer Sozietät von Rechtsanwälten, auch einer überörtlichen, ist ohne weiteres zulässig. Die Tatsache der Bevollmächtigung muß als "Beauftragung" im Sinne des § 26 Abs. 2 RPflAnpG angesehen werden, da die Vorschrift kein Tätigwerden als Rechtsanwalt verlangt, sondern an den eher formalen und daher auch leichter feststellbaren Akt der Erteilung eines Auftrages anknüpft. Die Erteilung einer Vollmacht ist Bestandteil der Beauftragung bzw. folgt ihr sogar nach. Da der Senat keinen Anhalt sieht, der anwaltlichen Bestätigung inhaltlich zu mißtrauen, hat Rechtsanwalt Z seine rechtzeitige Beauftragung ausreichend glaubhaft gemacht.

In der Sache haben die Kläger dem Grunde nach gegen den Beklagten zu 1) als Luftfrachtführer Ansprüche auf Zahlung von Schadensersatz gemäß § 44 Luftverkehrsgesetz (künftig: LuftVG), jedoch insgesamt beschränkt auf eine Höchstsumme von 320.000,00 DM je Person, § 46 Abs. 1 LuftVG.

Luftfrachtführer ist, wer sich vertraglich zur Luftbeförderung von Personen oder Gütern verpflichtet hat (Geigel, Der Haftpflichtprozeß, 22. Aufl., Kapitel 29 Rz 40, 50). Die Kläger haben hier einen derartigen Beförderungsvertrag mit dem Erstbeklagten abgeschlossen. Zwischen diesen Parteien ist es unstreitig zu einem entgeltlichen Vertrag über einen Rundflug gekommen. Es liegt demnach kein bloßes Gefälligkeitsverhältnis vor. Auf das Bestreiten des Beklagten zu 2) kommt es im Haftungsverhältnis zwischen den Klägern und dem Beklagten zu 1) nicht an, wobei im übrigen der Vortrag des Beklagten zu 2) auch unbeachtlich ist, wie weiter unten zur Haftung des Beklagten zu 2) ausgeführt wird. Es ist auch zu einem Unfall gekommen, bei dem die Kläger an Bord des vom Beklagten zu 1) geführten Luftfahrzeuges körperlich verletzt worden sind. Die Voraussetzungen einer Haftung gemäß § 44 Abs. 1 LuftVG liegen damit vor.

Das Verschulden des Luftfrachtführers wird gemäß § 45 LuftVG vermutet, wobei eine Entlastungsmöglichkeit vorgesehen ist, die dem Luftfrachtführer obliegt (vgl. Giemulla/Schmid, Frankfurter Kommentar zum LuftVG, § 45 Rz. 4). An einem Verschulden fehlt es, wenn der Luftfrachtführer alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen hat, die nach den konkreten Umständen vernünftigerweise von einem sorgfältigen Luftfrachtführer verlangt werden können (Giemulla, a.a.O., Rz. 8; Ruhwedel, Der Luftbeförderungsvertrag, 3. Aufl., Rz. 307). Der Erstbeklagte hat sich hier nicht zu entlasten vermocht. Es ist nach den in erster und zweiter Instanz durchgeführten Beweisaufnahmen jedenfalls nicht auszuschließen, daß der Beklagte zu 1) das vom Beklagten zu 2) geführte Luftfahrzeug

rechtzeitig hätte sehen und den Zusammenstoß vermeiden können. Der Erstbeklagte ist zwar nicht verbotswidrig, aber in einer Weise, die nicht ungefährlich ist, direkt über das sogenannte "lange End" in die Platzrunde eingeflogen. Das Einfliegen über das lange End -- die gedachte geradlinige Verlängerung der Landebahn in Anflugrichtung über die Platzrunde hinaus (s. folgende schematische Darstellung) -- ergibt sich aus dem eigenen, insoweit unbestrittenen, Vortrag des Beklagten zu 1).

Der Beklagte zu 1) hat durch die Wahl dieses Anflugweges auf die Landebahn die Platzrunden nur in ihrem letzten Abschnitt -- und somit quasi abgekürzt -- geflogen. Dies war allerdings nicht verboten: Eine bestimmte Platzrunde mit vorgegebenem Anflug war nicht verbindlich bestimmt, da noch keine Veröffentlichung gemäß § 21 a Luftverkehrs-Ordnung (künftig: LuftVO) in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemacht worden war. Dies war den Verhältnissen unmittelbar nach dem Beitritt der DDR geschuldet. Der Flugplatz K war in der DDR ein von der Interflug im Wege des Agrarfluges angeflogener Flugplatz. Nach dem im Zeitpunkt des Unfalls geltenden Recht handelte es sich um einen zum öffentlichen Verkehr zugelassenen Landeplatz. Nach bundesdeutschem Recht wird gleichzeitig mit Erteilung der Betriebsgenehmigung für einen Landeplatz auch eine Platzrunde verbindlich festgelegt und alsbald im Lufthandbuch veröffentlicht. In der DDR gab es zwar ebenfalls Platzrunden, die jedoch nicht in vergleichbarer Weise veröffentlicht wurden. Durch Umstellungsschwierigkeiten nach dem Beitritt der DDR ergab sich die Situation, daß für den Landeplatz H zunächst noch keine veröffentlichte Platzrunde galt. Die Piloten hatten sich deshalb nach den allgemeinen Regeln zu verhalten. Eine allgemeine Regelung, wonach in bestimmter Weise in eine Platzrunde einzufliegen ist, existiert nicht, § 22 LuftVO. Es ist auf Sicht zu fliegen, wobei der Pilot sich so verhalten muß, daß Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind und kein anderer gefährdet oder mehr als unvermeidbar behindert wird, §§ 1

Abs. 1, 3, 6 ff. LuftVO. Gleichwohl ist der Einflug über das lange End, was jedem Piloten bekannt sein muß, besonders gefährlich. Denn es wird nur das letzte Teilstück der Platzrunde befliegen, weshalb die Sicht auf sonstige Flugzeuge, die sich in der Platzrunde befinden, eingeschränkt ist gegenüber den Sichtverhältnissen, die ein Pilot beim vollem Durchfliegen der Platzrunde erlangen kann. Diese Grundsätze ergeben sich nicht nur aus den genannten Vorschriften, sondern außerdem zum einen aus den Flugsicherheitsmitteilungen vom 24. März 1977 über den Platzrundenverkehr (Bl. 71 Anlagenhefter). Zum anderen hat der Sachverständige B in seinem vor dem Senat am 7. Oktober 1998 und ergänzend am 17. Juni 1999 erstatteten mündlichen Gutachten ausführliche und nachvollziehbare Erläuterungen abgegeben, denen der Senat folgt. Der Sachverständige hat am 7. Oktober 1998 unter anderem ausgeführt, es seien ihm keine Vorschriften bekannt, die ein bestimmtes Einfliegen in die Platzrunde vorschrieben, sofern keine bestimmten Regelungen offiziell veröffentlicht wurden. Insbesondere gebe es kein Verbot, unmittelbar vom langen End in den Landeanflug überzugehen. Am 17. Juni 1999 hat er darüber hinaus erläutert, es gelte allgemein der Grundsatz, wonach derjenige, der sich einem Flugplatz nähere, den Luftraum zu beobachten habe. Er müsse sich in den Flugplatzverkehr einordnen und gegebenenfalls hinter anderen Flugzeugen zurückbleiben. Es sei gerade der Sinn der Platzrunde, daß durch Einordnen und Hintereinanderfliegen die Sicht auf vor- bzw. links oder rechts fliegende Flugzeuge optimiert werde. Aus diesen verständlichen und nachvollziehbaren Angaben des Sachverständigen, die im Einklang stehen mit dem Inhalt der durch die Luftfahrtbundesanstalt veröffentlichten Hinweise zum Platzrundenverkehr (fsm 3/77 -- LBA III 3 - - 985.1/77 -- Anlagenhefter Bl. 69 f.), und die von den Parteien auch nicht angezweifelt worden sind, schließt der Senat, daß der Beklagte zu 1) eine, wenn auch zulässige, so doch gefahrerhöhende Flugbahn gewählt hat. Durch das Verkürzen der Platzrunde

auf ein Minimum hat der Erstbeklagte die Möglichkeit, sich durch das Einhalten der Platzrunde eine größtmögliche Übersicht über den Flugplatzverkehr zu verschaffen, stark eingeschränkt und so zu der Gefahr einer Kollision zweier Flugzeuge beigetragen. Angesichts des ihm bekannten regen Verkehrs verschiedener Flugzeuge am Unfalltag und dieser Art des Einfliegens in die Platzrunde hätte der Beklagte zu 1) besonders sorgfältig auf sich nähernde Flugzeuge achten müssen. Außerdem hätte er den Funkverkehr besonders sorgfältig abhören müssen, dann hätte er auch den Funkspruch des Beklagten zu 2) gehört und wäre gewarnt gewesen. Es ist jedenfalls nicht auszuschließen, daß der Erstbeklagte bei sorgfältiger Beobachtung des Luftraumes und des Funkverkehrs den Beklagten zu 2) rechtzeitig hätte erkennen und ein Ausweichmanöver hätte fliegen können. Deshalb hat er sich jedenfalls nicht entlastet.

Ein den Klägern anzurechnenden Mitverschulden, das gemäß §§ 47, 34 LuftVG i.V.m. § 254 BGB beachtlich ist, liegt nicht vor. Zwischen den Klägern und dem Erstbeklagten ist es unstreitig, daß die Kläger sich angeschnallt hatten. Ein sonstiger Mitverschuldensgrund ist nicht ersichtlich.

Der Umfang der Schadensersatzpflicht richtet sich nach §§ 47, 36 LuftVG. Danach ist bei Verletzung des Körpers auch derjenige Vermögensnachteil zu ersetzen, den der Verletzte dadurch erleidet, daß er in Folge der Verletzung in seiner Erwerbsfähigkeit behindert wird. Einen solchen Erwerbsschaden tragen beide Kläger vor. Über die Höhe ist hier nicht zu entscheiden, da das Landgericht ein Grundurteil erlassen hat und die Sache nur insoweit dem Senat angefallen ist. Die danach dem Grunde nach zu zahlenden Geldrenten (§ 38 Abs. 1 LuftVG) sind jedoch der Höhe nach beschränkt und zwar auf 320.000,00 DM je Person, § 46 Abs. 1 LuftVG. Die Haftungsbeschränkung wird auch nicht durch europarechtliche Vorschriften aufgehoben:

Die EU-Verordnung 2027/97 hebt zwar in ihrem Artikel 3 (1) a) innerstaatliche Haftungsgrenzen auf. Das gilt auch bei nicht

grenzüberschreitender, rein innerstaatlicher Luftbeförderung (Giemulla/Schmid, NZV 1998, S. 225; Ruhwedel, a.a.O., Rz. 29, 31, 309). Die Vorschrift gilt jedoch nach ihrem Wortlaut nur für die Haftung "eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft". Ein solches betreibt der Beklagte zu 1) aber nicht. Eine gesetzliche Definition des Begriffs existiert in der genannten Verordnung nicht. Jedoch weist Artikel 3 (1) b) der EG-Verordnung Nr. 2027/77 auf Artikel 7 der Verordnung Nr. 2407/92. In ihrem Artikel 1 enthält diese Verordnung ebenfalls eine Bezugnahme auf "in der Gemeinschaft niedergelassene Luftfahrtunternehmen". In dieser Vorschrift sind im zweiten Absatz Rundflüge von den getroffenen Regelungen ausgenommen, so daß daraus geschlossen werden kann, daß Rundflüge auch im Hinblick auf die Aufhebung der Haftungsbeschränkung ausgenommen sein sollen. Außerdem findet sich in § 20 Abs. 1 LuftVG eine Definition von Luftfahrtunternehmen. Das sind solche Unternehmen, die Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge gewerbsmäßig befördern. Ausgenommen sind von der dort statuierten Genehmigungspflicht jedoch solche Luftfahrzeuge, die für höchstens 4 Insassen zugelassen sind. Wie sich aus Bl. 52 der beigezogenen Strafakten ergibt, war das Fluggerät des Beklagten zu 1) nur für 4 Insassen zugelassen. Aus einer Gesamtschau der genannten Regelungen zieht der Senat den Schluß, daß die Haftungsbeschränkung jedenfalls für den hier durchgeführten Rundflug in einem Kleinflugzeug nicht durch EU-Verordnung 2027/97 ausgeschlossen wird.

Insgesamt ergibt sich demnach für die Haftung des Beklagten zu 1) als Luftfrachtführer, daß die Ansprüche des Klägers zu 1) gemäß seinem Antrag zu 2. bezüglich der materiellen Zukunftsschäden sowie den Anträgen zu 3. und 4. dem Grunde nach voll bis zu einer Höhe von insgesamt 320.000,00 DM gerechtfertigt sind und die des Klägers zu 2) hinsichtlich seines Antrags zu 2. bezüglich der materiellen Zukunftsschäden und bezüglich seines Antrages zu 3. dem Grunde nach voll bis zu einem Höchstbetrag von 320.000,00 DM ge-

rechtfertigt sind. Aus der Frachtführerhaftung können die Kläger jedoch kein Schmerzensgeld verlangen.

Weitergehende Ansprüche gegen den Beklagten zu 1) auf Ersatz des materiellen Schadens oder auf Schmerzensgeld haben die Kläger nicht. Der Erstbeklagte haftet ihnen nicht aus § 823 BGB. Ansprüche gegen den Luftfrachtführer aufgrund anderer Vorschriften als des LuftVG bestehen nur, wenn dem Luftfrachtführer mindestens grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt, § 48 Abs. 1 LuftVG. Das gilt auch für Ansprüche auf Schmerzensgeld (vgl. Geigel, a.a.O., Rz 118; Giemulla/Schmid, § 48 Rz. 4, 12). Die Kläger haben dem Beklagten zu 1) jedoch nicht nachweisen können, daß ihn hinsichtlich der Verursachung des Flugunfalles eine grobe Fahrlässigkeit trifft. Grob fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt (§ 276 Abs. 1 Satz 2 BGB) in besonders schwerem Maße außer acht läßt, insbesondere nicht einmal dasjenige beachtet, was im gegebenen Fall jedem einleuchten mußte. Bei der groben Fahrlässigkeit sind auch subjektive, in der Individualität des Handelnden begründete Umstände zu berücksichtigen (Giemulla/Schmid, a.a.O., § 48 Rz. 7). Dies kann dem Beklagten zu 1) nicht vorgeworfen werden. Soweit er unter Abkürzung der Platzrunde direkt vom langen End aus eingeflogen ist, war dies -- wie bereits dargelegt -- nicht verbotswidrig, sondern lediglich gefahrerhöhend. Da es sich um ein durchaus häufiges Flugverhalten handelt, wie sich zur Überzeugung des Senats aus der Einholung des mündlichen Sachverständigengutachtens ergeben hat, vermag es allenfalls einfache Fahrlässigkeit zu begründen. Darüber hinaus war es nicht möglich nachzuweisen, daß der Erstbeklagte, bevor er zur Landung ansetzte, bei gebotener Sorgfalt den herannahenden Beklagten zu 2) hätte bemerken können und müssen. Zwar war der Erstbeklagte verpflichtet, den Funkverkehr sorgfältig zu beachten (§ 22 Abs. 1 Nr. 7 LuftVO), wie das Landgericht zutreffend ausgeführt hat. Wäre er dieser Verpflichtung nachgekommen, so hätte er auch die unstreitig erfolgte Meldung des Beklagten zu 2) per Funk

"KX...links quer ..." hören müssen. Es ist aber nicht feststellbar, daß der Beklagte zu 1) in diesem Fall den Unfall noch hätte vermeiden können, denn es ließ sich auch durch die Einholung des Sachverständigengutachtens nicht mehr aufklären, an welcher Stelle im Luftraum sich der Beklagte zu 1) bei Absetzen des Funkspruches durch den Beklagten zu 2) befand. Der Senat hat dem Sachverständigen B durch Beschluß vom 6. Juli 1999 (Bl. 1096 f. der Gerichtsakten) alle Daten vorgegeben, soweit sie unstreitig waren oder sich anhand sonstiger Umstände feststellen ließen und ihm aufgegeben, im übrigen (zugunsten der Beklagten) von deren Sachvortrag auszugehen. Der Sachverständige hat dazu unter dem 18. November 1999 schriftlich mitgeteilt, aufgrund der vorgegebenen Daten Feststellungen nicht treffen zu können, da nach den Angaben der Beklagten sich der Unfall nicht hätte ereignen können. Nur unter der Annahme, daß die Differenzgeschwindigkeit der Flugzeuge zum Zeitpunkt der Kollision auch für den Endanflug zur Landung gelte, wäre die Aufgabe lösbar. Diese Prämisse ist jedoch zu Lasten der Beklagten nicht nachweisbar. Aus sachverständiger Sicht kann dazu keine Feststellung getroffen werden, da bis zum Zusammenprall naturgemäß keine Spuren hinterlassen worden sind. Ein sonstiges Beweismittel für die vor dem Zusammenstoß geflogenen Geschwindigkeiten steht nicht zur Verfügung. Es gibt auch keinen typischen Geschehensablauf, wonach die Geschwindigkeit kurz vor Erreichen der Landebahn genau derjenigen im Endanflug entspricht. Im Gegenteil hängt die Geschwindigkeit von verschiedenen äußeren Faktoren, wie Windgeschwindigkeit und -richtung, Gewicht des Fluggeräts und nicht zuletzt von der Einschätzung der Flugsituation durch den Piloten ab. Ein Anscheinsbeweis kommt deshalb nicht in Betracht. Da somit die Position der Beklagten zueinander im Zeitpunkt des Funkspruches des Beklagten zu 2) nicht geklärt werden kann, bleibt es möglich, daß der Beklagte zu 1) sich in dem Zeitpunkt, als er den Funkspruch des Beklagten zu 2) hätte hören können, bereits im Endteil der Platzrunde

und nicht mehr außerhalb im langen End befand. Diese Variante ist nach den Erläuterungen des Sachverständigen, der ausdrücklich dazu befragt worden ist, wo sich der Erstbeklagte bei Abgabe des Funkspruchs des Zweitbeklagten befunden hat, ausdrücklich nicht auszuschließen. Der Senat zweifelt auch nicht daran, daß der Sachverständige auf der Basis der ihm zugänglichen Anknüpfungstatsachen zutreffend davon ausgegangen ist, weitere Feststellungen nicht treffen zu können und dies nicht etwa auf einer mangelnden Eignung des Sachverständigen beruht. Es handelt sich hierbei um typische Probleme der Rekonstruktion eines Flugunfalles, wo in weit geringerem Ausmaß als etwa im Straßenverkehr auf objektivierbare Spuren zurückgegriffen werden kann. Rückrechnungen von Geschwindigkeiten sind daher nur in sehr eingeschränktem Maß (für den unmittelbar dem Zusammenstoß vorausgehenden Zeitraum) möglich, Weganalysen mangels konkreter Anknüpfungspunkte unmöglich bzw. bei divergierenden Angaben der Beteiligten nicht objektivierbar. Für den möglichen Fall, daß der Beklagte zu 1) sich bereits im Endanflug befand, als sich der Beklagte zu 2) meldete, hätte ihm der Funkspruch des Beklagten zu 2) keinen Anlaß geben müssen, sein Flugverhalten zu ändern. Er wäre in dieser Situation nämlich gegenüber dem Beklagten zu 2), der sich nach dem Wortlaut seiner Meldung noch im Queranflug befand, als Vorausfliegender in der Platzrunde bevorrechtigt gewesen (§ 13 Abs. 2 und 4 LuftVO). Er hätte darüber hinaus auch keinen Grund für die Annahme gehabt, von dem Beklagten zu 2) gehe irgendeine Gefahr für seine eigene Landung aus. Es lag dann keinesfalls ein grob fahrlässiges Verhalten des Beklagten zu 1) darin, den Landeanflug fortzusetzen ohne sich über die Position des Beklagten zu 2) zuverlässig zu informieren.

Gleichmaßen bleibt es nach den Ausführungen des Sachverständigen möglich, daß die beiden Beklagten zu keinem Zeitpunkt den jeweils anderen sehen konnten, wie der Sachverständige B im Termin vom 17. Juni 1999 zum sogenannten "near miss" näher

erläutert hat. Es lag auch kein Verschulden des Beklagten zu 1) darin, sich nicht durch Betätigen der Querruder (sogenanntes Schaukeln) ein größeres Gesichtsfeld zu verschaffen. Zwar lassen sich durch ein derartiges Verhalten die Sichtmöglichkeiten vergrößern, jedoch stellt das Betätigen der Querruder im Quer- oder Endanflug, also der letzten Flugphase vor der Landung, eine Störung der optimalen Landevorbereitung dar, die unterlassen werden sollte, damit sich der Pilot auf die bevorstehende Landung voll konzentrieren kann. Auch insoweit folgt der Senat den schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen im Termin vom 17. Juni 1999.

Ein Verschuldensvorwurf kann dem Erstbeklagten desweiteren nicht gemacht werden, weil er die Fallschirmspringer nicht genügend zur Kenntnis genommen hätte. Fallschirmspringer werden in größerer Höhe abgesetzt. Abhängig von der genauen Absetzhöhe und den Windverhältnissen benötigen sie jeweils eine unterschiedliche Zeit bis zur Landung. Das Absetzflugzeug seinerseits hat nach dem Absetzen der Fallschirmspringer noch eine mehr oder weniger große Schleife zu fliegen, bevor es wieder zur Landung ansetzt. Aus der Tatsache, daß Fallschirmspringer gerade dabei waren zu landen, als der Beklagte zu 1) sich seinerseits der Landebahn näherte, konnte und mußte er deshalb nicht schließen, daß sich ein Absetzflugzeug unmittelbar in seiner Nähe befand. Außerdem ist nicht feststellbar, daß der Beklagte zu 1) die Fallschirmspringer früher als im unmittelbaren Landeanflug sehen konnte. Wie bereits dargelegt, durfte er in dieser Flugphase aber darauf vertrauen, daß andere Flugzeuge ihm gemäß § 13 Abs. 4 LuftVO Vorrang einräumen würden.

Selbst wenn der Beklagte zu 1) sich kurz vor der Landung mit seinen Passagieren beschäftigt haben sollte, so wäre nach dem Ausgeführten eine gegebenenfalls vorwerfbare Unaufmerksamkeit jedenfalls nicht nachweisbar kausal für den Unfall geworden, da die Möglichkeit nicht ausgeschlossen werden kann, daß der Beklagte zu 1)

auch bei sorgsamster Verhaltensweise den herannahenden Beklagten zu 2) nicht bemerken konnte bzw. jedenfalls keinen Grund hatte, seinen Landevorgang abzubrechen. Da die Kläger die Beweislast für ein grob fahrlässiges Verhalten des Beklagten zu 1) trifft, welches für den Unfall kausal geworden ist, geht die insoweit mangelnde Aufklärbarkeit des Unfallherganges zu ihren Lasten.

Der Beklagte zu 2) haftet den Klägern aus § 823 Abs. 1 BGB wegen fahrlässiger Verursachung des Flugunfalles. Anders als bei dem Beklagten zu 1) tritt die Haftung des Beklagten zu 2) bereits bei einfacher Fahrlässigkeit ein, da der Zweitbeklagte gegenüber den Klägern nicht Frachtführer gemäß § 44 LuftVG ist.

Dem Beklagten zu 2) kann allerdings nicht vorgeworfen werden, er sei von einer falschen Platzrunde ausgegangen und habe deshalb den Unfall verursacht. Wie die persönliche Anhörung beider Beklagten am 7. Oktober 1998 vor Ort ergeben hat, sind sie jeweils von derselben gültigen Platzrunde ausgegangen, über die sie sich vorab informiert hatten. Jeder der Beklagten hat den Verlauf der Platzrunde anhand einer topographischen Karte erläutert und -- unabhängig vom jeweils anderen -- den Punkt 11 des Platzrundenschemas (Übergang vom Quer- in den Endanflug) auf einer Fotokopie der Karte eingezeichnet. Die Punkte sind deckungsgleich; auch die übrigen Angaben zur Platzrunde belegen eindeutig, daß beide Beklagten von derselben -- zutreffenden -- Runde ausgegangen sind. Es liegen auch keine Anhaltspunkte dafür vor, daß diese Angaben der Beklagten nicht ihrem Kenntnisstand am Unfalltag entsprechen. In den Vorinstanzen war stets nur von einer sogenannten kleinen und einer sogenannten großen Platzrunde die Rede. Es mag sein, daß es wegen der Verwendung dieser notwendigerweise unscharfen Begriffe und der fehlenden Veröffentlichung einer verbindlichen Platzrunde im Rechtsstreit zu Unklarheiten darüber gekommen ist, welche Platzrunde galt. Dies mag auch für die Prozeßbevollmächtigten der Beklagten selbst gel-

ten. Jedenfalls aber hat das Landgericht die Beklagten nicht persönlich dazu gehört, von welcher Platzrunde sie am Unfalltag ausgegangen sind, weshalb die schriftsätzlichen Ausführungen nicht entscheidend gegen den bei der persönlichen Anhörung der Beklagten durch den erkennenden Senat gewonnenen Eindruck sprechen. Im strafrechtlichen Ermittlungsverfahren sind die Beklagten nicht im einzelnen dazu befragt worden, von welcher Platzrunde sie ausgegangen sind. Bei seiner Anhörung vor dem Landgericht Berlin ist der Beklagte zu 1) zwar zu der Platzrunde angehört worden. Er hat jedoch auch in diesem Verfahren lediglich die Begriffe "kleine", "große" und "etwas größere" Runde benutzt, ohne diese nach den örtlichen Gegebenheiten oder anhand eines Planes konkret zu beschreiben. Es spricht deshalb nichts entscheidend dagegen, die erstmals im Senatstermin vom 7. Oktober 1998 vor Ort abgegebenen genauen Schilderungen der Beklagten zu der praktizierten Platzrunde als richtig zugrunde zu legen. Etwas anderes kann den Beklagten jedenfalls nicht nachgewiesen werden. Es ist deshalb davon auszugehen, daß ein unterschiedliches Verständnis über den Verlauf der Platzrunde nicht zu dem Unfall geführt hat.

Dem Beklagten zu 2) kann auch nicht nachgewiesen werden, daß er unter Verstoß gegen die Flugregeln von der Platzrunde abgewichen und in starkem Sinkflug in einer steilen Kurve in den Landeanflug eingedreht ist. Daß aus sachverständiger Sicht ein derartiger Nachweis auch unter Berücksichtigung der erstinstanzlichen Zeugenaussagen nicht zu führen ist, hat der Sachverständige B überzeugend dargelegt. Auf die entsprechenden Ausführungen zur mangelnden Feststellbarkeit des konkreten Flugweges hinsichtlich eines Verschuldens des Beklagten zu 1) wird insoweit sinngemäß Bezug genommen. Der Sachverständige B hat insbesondere ausgeführt, daß er keinerlei Anhaltspunkte für eine vom Beklagten zu 2) etwa geflogene steile Kurve habe. Dafür gäben auch die Aussagen der vom Landgericht vernommenen Zeugen nicht genügend her. Der Senat folgt dem

Sachverständigen auch hierin. Es trifft zu, daß die Vernehmung der Zeugen in erster Instanz ein entsprechendes Beweisergebnis nicht erbracht hat: der ganz überwiegende Teil der Zeugen hat, soweit der Unfall überhaupt wahrgenommen wurde, lediglich die allerletzte Flugphase vor dem Zusammenstoß beobachtet, so etwa die Zeugen A und Dr. A, P, Dr. G und Dr. E. Die Aussage der Zeugin H, die gravierend vom objektiven Schadensbild und von sämtlichen Aussagen der übrigen vernommenen Zeugen abweicht, ist völlig unergiebig, wie schon das Landgericht zu Recht ausgeführt hat. Die Angaben des Zeugen K haben ebenfalls keine Aussagekraft. Am Unfalltag hat er keine konkreten Beobachtungen gemacht; im übrigen erschöpfen sich seine Ausführungen in vagen Vermutungen zum Flugverhalten des Beklagten zu 2), die er selbst nicht einmal mehr aufrecht erhalten wollte, und sind insoweit nicht verwertbar. Der Zeuge E hat zwar bekundet, die Maschine des Beklagten zu 2) im Queranflug gesehen und später den Unfall akustisch wahrgenommen zu haben. Genauere Angaben konnte der Zeuge jedoch nicht machen. Soweit die Aussage des Zeugen Dr. E über die von ihm wahrgenommene unmittelbar dem Unfall vorausgehende Flugphase hinausgeht, enthält sie ebenfalls nur nicht fundierte Vermutungen, die keinen Beweiswert haben. Was die Zeugin K angeht, so hat diese bekundet, über den unmittelbaren Zusammenstoß hinaus auch zuvor eine Maschine im Landeanflug gesehen zu haben, und zwar direkt auf die Landebahn zufliegend. In diesem Zeitpunkt habe sie keine zweite Maschine bemerkt. Erst beim zweiten Hinsehen hätten sich zwei Maschinen direkt übereinander befunden und seien in die gleiche Richtung geflogen. Den Zeitraum zwischen dem ersten und zweiten Hinsehen könne sie nur ungefähr auf etwa 1 Minute schätzen. Aus den Angaben der Zeugin läßt sich mit hinreichender Sicherheit nur darauf schließen, daß sie die Maschine des Erstbeklagten etwa beim Übergang vom langen End zum Landeanflug wahrgenommen hat. Aus der Tatsache, daß sie die Maschine des Beklagten zu 2) zu

diesem Zeitpunkt nicht gesehen hat, läßt sich nicht hinreichend zuverlässig darauf schließen, daß dieses Flugzeug sich noch in weiterer Entfernung befand und mithin sich in einem schnellen und steilen Sturzflug genähert haben muß. Da die Zeugin von der Landebahn aus in Richtung auf den Punkt 11 der Platzrunde schaute, kann ihr durchaus ein sich im Queranflug näherndes Flugzeug entgangen sein. Auch der Zeitraum zwischen den beiden Wahrnehmungen, den die Zeugin naturgemäß nur sehr grob schätzen konnte (insbesondere bei kurzen Zeitabständen ist eine Schätzung im Nachhinein ausgesprochen schwierig und nur mit größerer Unzuverlässigkeit möglich) gibt keinen Aufschluß über das Flugverhalten des Zweitbeklagten. Schließlich gibt auch die Aussage der Zeugin H im Zusammenhang mit den weiteren dem Sachverständigen zur Verfügung stehenden Anknüpfungstatsachen kein verlässliches Bild über das Flugverhalten der C 206 wieder. Die Zeugin hat als einzige bekundet, beide Flugzeuge im Landeanflug gesehen zu haben, und zwar eine Maschine im geraden Anflug aus Richtung W und die andere aus Richtung N in einer schrägen Kurve. Die Maschine im geraden Anflug sei höher geflogen als die andere Maschine. Sie sei sich sicher, daß es sich bei der aus W kommenden Maschine um die Turbomaschine gehandelt habe, welche die Fallschirmspringer abgesetzt hatte. Später sei dieses Flugzeug aber über dem anderen geflogen. Aus den Bekundungen der Zeugin, an deren Glaubwürdigkeit der Senat keinen Zweifel hat, ergibt sich schon, daß zumindest eine Verwechslung der Flugzeuge stattgefunden haben muß, wie auch das Landgericht in seinem Urteil ausgeführt hat. Darüber hinaus ergibt sich (nur), daß das sich aus Richtung P nähernde Flugzeug vor Erreichen des anderen Flugzeugs eine Kurve beschrieben hat. Dieses von der Zeugin H geschilderte Eindrehen des Beklagten zu 2) läßt nicht den Schluß auf eine steile Kurve mit hoher Sinkgeschwindigkeit zu. Es kann sich insbesondere auch um die ordnungsgemäß geflogene Kurve beim Übergang vom Quer- in den

Endanflug am Punkt 11 des Platzrunden-schemas handeln.

Da keiner der übrigen Zeugen außer der Zeugin H von der Flugbahn des vom Beklagten zu 2) gesteuerten Flugzeuges mehr gesehen hat als die letzte Phase unmittelbar vor dem Zusammenstoß, kann hieraus nicht mit hinreichender Sicherheit auf das Flugverhalten vor dieser letzten Phase geschlossen werden, wie der Sachverständige einleuchtend dargelegt hat. Diese Wertung steht im übrigen im Einklang mit den Ausführungen des Sachverständigen F in seinem von der Staatsanwaltschaft Potsdam eingeholten Gutachten vom 1. Februar 1995 zu Frage 2.. Mögen diesem Sachverständigen auch nicht die Aussagen der Zeugen im vorliegenden Verfahren bekannt gewesen sein, so lag ihm doch jedenfalls die Aussage des Herrn Dr. E im Ermittlungsverfahren vor. Die Ausführungen dieses Sachverständigen bestätigen jedenfalls grundsätzlich die Angaben des Sachverständigen B zur Möglichkeit eines Unfallrekonstruktionsgutachtens aufgrund der vorliegenden objektiven Anknüpfungstatsachen und von Zeugenaussagen. Soweit der Flugunfall-Kurzbericht der Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrt-Bundesamt und der Sachverständige W in seinem Gutachten vom Februar 1994 davon ausgehen, der Beklagte zu 2) sei abweichend von der Platzrunde in einer steilen Kurve zur Landung eingeflogen, beruht dies auf einer ungeprüften Übernahme entsprechender Behauptungen durch die Eigentümerin der C 206 und nicht auf eigenen Ermittlungen. Der Inhalt dieser Gutachten steht demnach der Würdigung im hier zu entscheidenden Rechtsstreit nicht entgegen. Der Senat ist aufgrund einer Gesamtschau aller in den beigezogenen Akten vorhandenen Gutachten davon überzeugt, daß die Ausführungen des Sachverständigen B zur Unmöglichkeit einer Rekonstruktion der genauen Flugbahn des Beklagten zu 2) auch unter Heranziehung aller Zeugenaussagen zutreffend sind.

Die Zeugen mußten durch den Senat nicht erneut vernommen werden, da nicht nur die Glaubwürdigkeit der jeweiligen Zeugen

übereinstimmend mit dem Landgericht beurteilt worden ist. Der Senat hat darüber hinaus die Aussagen der Zeugen auch nicht anders verstanden als das Landgericht. Es sind vielmehr unter Zuhilfenahme eines Sachverständigen aus dem Inhalt der protokollierten Aussagen lediglich andere Schlüsse gezogen worden, was die Ergiebigkeit der Aussagen für die Beweisfrage (Flugbahn des Flugzeuges des Beklagten zu 2) vor unmittelbarer Annäherung an das Flugzeug des Beklagten zu 1)) angeht. In einem derartigen Fall ist eine erneute Vernehmung der bereits in erster Instanz vernommenen Zeugen nicht notwendig (vgl. BGH, NJW-RR 1986, S. 284/285; NJW 1988, S. 566/567; 1998, S. 384/385; MünchKomm/Rimmelspacher, ZPO, 2. Aufl., § 525 Rz. 16 am Ende). Im übrigen scheidet die Notwendigkeit einer erneuten Beweisaufnahme auch deshalb aus, weil das Urteil des Senats auf den abweichenden Schlußfolgerungen aus den Zeugenaussagen nicht beruht. Die Verurteilung des Beklagten zu 2) folgt vielmehr -- anders als nach dem erstinstanzlichen Urteil -- nicht aus einem nachweisbaren Nichteinhalten der Platzrunde, sondern aufgrund eines anderen, unten noch darzustellenden, Flugfehlers.

Wenn dem Beklagten zu 2) somit auch kein Fehlverhalten durch Fliegen einer engen Kurve mit hoher Sinkrate ohne Einhaltung der Platzrunde nachgewiesen werden kann, so hat er jedoch dadurch, daß er den Funkverkehr nicht sorgfältig beachtet hat, den Zusammenstoß der beiden Flugzeuge schuldhaft herbeigeführt. Der Beklagte zu 2) war als Flugzeugführer dafür verantwortlich, wie er Flug und Landung gestaltete, § 3 Abs. 1 LuftVO. Darüber hinaus war ihm bekannt, daß auf dem Landeplatz H keine Flugverkehrskontrollstelle (§§ 44 ff. Verordnung über die Betriebsdienste der Flugsicherung) eingerichtet war, die auf den Flugplatzverkehr hätte überwachend und lenkend Einfluß nehmen können. Auf etwaige Zeichen des Herrn W, der lediglich als privater Flugleiter eingesetzt war, durfte sich der Beklagte zu 2) nicht verlassen. Er hat dies auch nicht getan, wie weiter unten

noch ausgeführt werden wird. Der Beklagte zu 2) war nach den ausdrücklichen Regeln der LuftVO (§§ 3, 1 Abs. 1, 4, 22 Abs. 1 Nr. 3 und 7) allein verantwortlich für seinen Flug. Die allgemeine Übung unter Privatfliegern entspricht diesen Vorschriften, wie der Sachverständige B am 7. Oktober 1998 und am 17. Juni 1999 ausgeführt hat. Insbesondere hat er nachvollziehbar erläutert, daß die Beachtung des Funkverkehrs sichergestellt sein muß und daß der "Doppelklick" keinesfalls im Sinne einer Freigabe der Landung verstanden werden darf, da er mit erheblichen Unsicherheitsfaktoren belastet ist.

Der Beklagte zu 2) hat den Funkverkehr nicht mit der erforderlichen Sorgfalt beachtet, denn er hat die Meldung des Beklagten zu 1), mit der dieser seine Landeabsicht aus einer Position quer ab W über das lange Ende bei K Info anmeldete, sowie die Bestätigung dieser Meldung durch K Info nicht gehört. Daß der Beklagte zu 2) diese Meldungen nicht gehört hat, ist unstrittig. Daß die Meldungen durch den Beklagten zu 1) bzw. den Zeugen W abgegeben worden sind, was der Beklagte zu 2) bestreitet, steht zur Überzeugung des Senats aufgrund der Aussagen der Zeugen W, H, P und W fest. Der Zeuge W hat bei seiner Vernehmung am 21. Juli 1991 durch die Kriminalpolizei angegeben, es habe sich nur ein Pilot zur Landung angemeldet, und zwar "...: drehe in den linken Queranflug ...". Er habe diese Meldung wie üblich durch zweimaliges Drücken der Sprechtaaste quittiert. Am 23. Juli 1991 meldete sich der Zeuge laut Aktenvermerk des Vernehmungsbeamten telefonisch und gab an, er habe in der Aufregung nicht alle Gespräche richtig wiedergegeben. Vor dem Unfall habe sich auch Herr F per Funk gemeldet, und zwar mit "Langes Endteil ...". Diese Meldung habe er bestätigt. Bei einer weiteren polizeilichen Vernehmungen am 2. Dezember 1992 hat der Zeuge bekundet, er sei bei der Vernehmung unmittelbar nach dem Unfall noch "geschockt" gewesen. Er habe sich deshalb zunächst nur an den letzten Funkspruch des Beklagten zu 2) erinnern können. Es sei ihm sodann jedoch wieder eingefallen, daß

Herr F sich zeitlich zuvor bereits angemeldet hatte. Der Abstand habe unter einer Minute gelegen, sei jedoch deutlich gewesen. Der Beklagte zu 1) habe sich mit "Einflug ins lange Endteil ... W" gemeldet, er habe darauf verbal geantwortet, nicht etwa nur durch Drücken der Sprechtaaste. Bei seiner Vernehmung als Zeuge vor dem Landgericht Berlin am 10. Juni 1993 hat der Zeuge W diese Aussage im wesentlichen wiederholt, jedoch angegeben, der Zeitraum zwischen den Funksprüchen, an den er sich aber nicht genau erinnere, habe bei 20 bis 30 Sekunden gelegen. Anlässlich einer weiteren polizeilichen Vernehmung am 4. Mai 1994 hat er im wesentlichen seine frühere polizeiliche Aussage wiederholt. Schließlich hat der Zeuge in erster Instanz vor dem Landgericht Neuruppin am 19. Oktober 1995 bekundet, er könne ausdrücklich bestätigen, daß sich der Beklagte zu 1) vor der Landung bei ihm gemeldet habe. Er habe erwähnt, daß er sich im langen End-Anflug befinde und auch sein Kennzeichen angegeben. Darauf habe er die Meldung bestätigt.

Aufgrund der in seiner ersten Vernehmung nicht enthaltenen Angabe zum Funkverkehr mit dem Beklagten zu 1) sowie den unterschiedlichen Angaben zum zeitlichen Abstand zwischen den Meldungen der beiden Beklagten und wegen der möglichen Mitverursachung des Unfalls durch den Zeugen, die diesem durchaus bewußt war, ergeben sich allerdings Zweifel daran, in wie weit die Bekundungen dieses Zeugen den Tatsachen vollständig entsprechen. So vermag der Senat aufgrund fehlender weiterer Anhaltspunkte keine Überzeugung davon zu gewinnen, wie groß der zeitliche Abstand zwischen den Meldungen gewesen ist. Jedoch steht ohne vernünftigen Zweifel fest, daß der Beklagte zu 1) sich, wie von ihm selbst von Anfang an angegeben, gemeldet hat. Insoweit wird nämlich die Aussage des Zeugen W von derjenigen der Zeugin H gestützt. Diese hat vor dem Landgericht ausgesagt, sie habe insbesondere darauf achten müssen und auch geachtet, ob sich Motorflugzeuge zur Landung anmeldeten, weil davon Start und Landung

von Segelflugzeugen abhängig gewesen seien. Sie wisse noch, daß sich "die Fallschirmmaschine" zur Landung angemeldet habe. Bei der Meldung sei die Maschine aus Richtung W direkt auf die Landebahn zugeflogen. Hieraus ergibt sich, daß die Zeugin jedenfalls die Meldung einer aus Richtung W zur Landung ansetzenden Maschine über Funk mitbekommen hat. In Übereinstimmung mit dem Landgericht geht der Senat davon aus, daß die Zeugin sich zutreffend an den Inhalt des Funkgespruchs erinnert hat, jedoch die beiden Flugzeuge verwechselte. Auf die diesbezüglichen Ausführungen des Landgerichts auf Seiten 20 und 21 seines Urteils wird Bezug genommen.

Der im Ermittlungsverfahren am 22. Juli 1991 befragte Zeuge P hat gemäß Vermerk des KOK B angegeben, er habe kurz vor seinem eigenen Start gehört, wie sich die Maschine ... (gemeint ist offensichtlich: ...) des Herrn F im Endteil gemeldet habe. Nach seinem Start habe er in Höhe K per Funk von dem Unfall erfahren. Bei einer polizeilichen Vernehmung am 6. November 1992 hat der Zeuge P erneut bekundet, die Meldung der "Y" aus dem Endteil gehört zu haben. Außerdem bekundete er, ein Schulterdecker-Flugzeug in weiter Entfernung im geraden Anflug gesehen zu haben. Zu einer etwaigen Bestätigung durch K Info hat der Zeuge keine Angaben gemacht, ist danach aber auch, soweit protokolliert, nicht befragt worden. Bei einer weiteren Vernehmung als Zeuge vor dem Landgericht Berlin bekundete Herr P erneut, er erinnere sich deutlich an die Meldung des Piloten der C 172. Dieser habe sich sinngemäß damit gemeldet, daß er sich im Endteil befinde.

Schließlich spricht auch die schriftliche Erklärung der Zeugin W, die auf dem Sitz neben dem Beklagten zu 1) gesessen hatte, für die Richtigkeit der Behauptung des Erstbeklagten. Sie hatte im Ermittlungsverfahren gegenüber der Polizei mit Schreiben vom 30. November 1991 angegeben, der Flugzeugführer habe vor der Landung, aber noch in größerer Höhe, per Funk Kontakt aufgenommen. Ihr sei zwar der Wortlaut

nicht erinnerlich, es sei aber ums "Landen" gegangen. Auch eine Antwort sei daraufhin erfolgt.

Eine Gesamtschau der genannten Aussagen ergibt zur Überzeugung des Senats, daß sich der Erstbeklagte über Funk zur Landung angemeldet hat und der Zeuge W diese Anmeldung verbal bestätigte. Ob sich der Beklagte zu 1) zu dieser Zeit tatsächlich noch im langen Endteil "quer ab W" befand, vermag der Senat nicht festzustellen. Darauf kommt es allerdings auch nicht an. Denn wenn der Beklagte zu 2) den Funkverkehr ordnungsgemäß verfolgt hätte, so hätte er die Meldung des Erstbeklagten hören müssen. In diesem Fall mußte er davon ausgehen, daß sich ein Flugzeug vom langen Endteil her zur Landung anschickte. Zwar bestreitet der Beklagte zu 2) auch, daß sich der Beklagte zu 1) bei Absetzen des Funkspruchs tatsächlich etwa in Höhe W befunden habe. Die Beweisaufnahme war zu dieser Frage unergiebig. Auf die genaue Position des Beklagten zu 1) im Zeitpunkt des Funkspruchs kommt es jedoch für die Verantwortlichkeit des Beklagten zu 2) nicht an, nicht einmal darauf, ob sich der Beklagte zu 1) noch außerhalb der Platzrunde oder bereits im Endanflug befand. Denn jedenfalls nach dem Inhalt des Funkspruchs des Beklagten zu 1) mußte der Beklagte zu 2) damit rechnen, daß sich ein weiteres Flugzeug zum Zweck der alsbaldigen Landung aus Richtung langes Ende annäherte. Der Beklagte zu 2) wäre somit bei aufmerksamem Verfolgen des Funkverkehrs gewarnt gewesen. Er durfte sich nicht auf einen Vorrang verlassen, weil er sich in der Platzrunde befand. Der Verkehr innerhalb einer nichtveröffentlichten Platzrunde genießt keinen Vorrang vor einfliegenden Flugzeugen, wie der Sachverständige B ausgeführt hat. Dagegen hat grundsätzlich das von links kommende Flugzeug -- hier der Beklagte zu 2) -- gemäß § 13 Abs. 2 LuftVO auszuweichen. Wenn eines der Luftfahrzeuge deutlich höher fliegt als das andere, hat das höher fliegende auszuweichen, § 13 Abs. 5 LuftVO. Der Beklagte zu 2) durfte sich deshalb mangels Sicht auf das Flugzeug des Beklagten zu 1) keinesfalls

darauf verlassen, Vorrang zu haben. Angesichts der Tatsache, daß er das per Funk angemeldete Flugzeug des Beklagten zu 1) nicht sah oder sehen konnte, bestand für den Beklagten zu 2) eine unklare und damit gefährliche Lage. Zur Vermeidung eines Unfalles durfte er deshalb seinen Flug nicht einfach wie geplant bis zur Landung fortsetzen. Solange er das andere Flugzeug nicht sah, mußte er zumindest damit rechnen, daß es sich in gefährlicher Nähe zu seinem eigenen Flugzeug befinden könnte, da jedem Piloten bekannt ist, daß die Sichtmöglichkeiten in derartigen Flugzeugen stark eingeschränkt sind, worauf der Beklagte zu 2) selbst wiederholt hingewiesen hat. Der Beklagte zu 2) wäre deshalb als verantwortlicher Pilot gemäß § 1 Abs. 1 LuftVO zur Vermeidung der erkennbaren Gefahrenlage verpflichtet gewesen, solange von der Landung abzusehen, bis er den Beklagten zu 1) erkennen konnte. Notfalls hätte er eine weitere volle Platzrunde fliegen müssen, bevor er landete. In diesem Fall wäre der Zusammenstoß der beiden Flugzeuge vermieden worden. Zunächst hätte der Beklagte zu 1) unbehelligt landen können, sodann nach der Platzrunde der Beklagte zu 2). Daraus ergibt sich, daß der Beklagte zu 2) durch nicht sorgfältiges Beachten des Funkverkehrs den Unfall fahrlässig zumindest mitverursacht hat.

Die Kläger haben deshalb gegen den Beklagten zu 2) Ansprüche auf Schadensersatz und Schmerzensgeld, §§ 823 Abs. 1, 847 BGB, und zwar, soweit die Haftung des Beklagten zu 1) reicht, mit diesem als Gesamtschuldner, §§ 840 Abs. 1, 421 ff. BGB (vgl. Giermulla, a.a.O., § 41 Rz. 2). Der Höhe nach sind diese Ansprüche nicht beschränkt, da der Zweitbeklagte nicht Luftfrachtführer der Kläger gemäß § 44 LuftVG war, § 42 LuftVG. Eine Beschränkung der Haftung zugunsten des Beklagten zu 2) tritt auch nicht deshalb ein, weil die Haftung des Beklagten zu 1) beschränkt ist. Der Beklagte zu 2) kann sich nicht mit Erfolg auf ein sogenanntes "gestörtes Gesamtschuldverhältnis" berufen, weil der Erstbeklagte in seiner Haftung gegenüber den Klägern aufgrund eines unentgeltlichen Gefälligkeits-

verhältnisses privilegiert sei. Ein derartiges Gefälligkeitsverhältnis lag dem Rundflug nicht zugrunde, es wurden vielmehr entgeltliche Beförderungsverträge zwischen den Klägern und dem Beklagten zu 1) geschlossen, wie zwischen diesen unstreitig ist. Prozessuale Wirkung entfaltet dies zwar nur zwischen den Klägern und dem Beklagten zu 1) und nicht im Prozeßrechtsverhältnis zwischen den Klägern und dem Beklagten zu 2). Letzterer hat jedoch den schlüssigen Vortrag der Kläger, wonach sie entsprechend der Üblichkeit mit dem ihnen bis dahin unbekanntem Beklagten zu 1), der entgeltliche Beförderungen zum Zweck eines Rundfluges durchführte, auch entgeltliche Verträge geschlossen haben, nicht substantiiert bestritten. Die bloße Behauptung, es hätten "offensichtlich" bloße Gefälligkeitsverhältnisse vorgelegen, ist ins Blaue hinein erfolgt und entbehrt jeglicher Plausibilität, so daß den Beweisanträgen der Kläger im Schriftsatz vom 20. März 1997 (dort Seite 24) nicht nachzugehen war.

Die Haftung der Beklagten ist auch nicht wegen eines Mitverschuldens der Kläger gemäß § 254 Abs. 1 BGB bzw. §§ 34, 47 LuftVG beschränkt. Die Kläger haben nicht durch Unterlassen des Anlegens der Sitzgurte zu ihren Verletzungen beigetragen. Im Verhältnis zu dem Beklagten zu 1) steht dies schon deshalb fest, weil unstreitig ist, daß die Kläger ordnungsgemäß angeschnallt waren. Im Verhältnis zum Beklagten zu 2), der das bestritten hat, kann offenbleiben, ob die Kläger angeschnallt waren oder nicht. Denn jedenfalls hat die Beweisaufnahme ergeben, daß durch ein etwaiges Nichtanlegen der Gurte die bei dem Unfall eingetretenen Schäden nicht vergrößert worden sind. Dies steht fest aufgrund des schriftlichen Gutachtens des Sachverständigen Dr. K vom 26. Juli 2000, das der Sachverständige am 12. Dezember 2000 mündlich erläutert hat. Der Sachverständige hat -- im Ergebnis der mündlichen Ausführungen auch für den Beklagten zu 2) -- einleuchtend und anschaulich erläutert, daß aufgrund der abrupten Überschlagbewegung nach Aufschlagen des Flugzeugrumpfes auf dem Boden die für die Kläger

allein vorhandenen Beckengurte praktisch funktionslos waren. Aufgrund der gerade für die hinteren Insassen des Flugzeuges durch die abrupte Drehbewegung verursachten großen Beschleunigung habe eine sehr hohe Gewalt von unten auf die Körper der Kläger eingewirkt. In dieser Situation seien Beckengurtsysteme gar nicht gefordert, da sich die Kraft axial im Körper in Kopfrichtung fortbewege. Es komme zu einem Klappmessereffekt im Sinne einer Überbeugung nach vorne, wodurch die Kompressionsfrakturen der Wirbelkörper eingetreten seien. Auch die übrigen Verletzungen seien damit zu erklären, daß die Körper der Kläger während der Überschlagbewegung praktisch frei im Flugzeugrumpf beweglich gewesen seien und an Fahrzeugteilen bzw. anderen Insassen hätten anschlagen können. Außerdem hat der Sachverständige nachvollziehbar andere theoretisch denkbare Verletzungsursachen ausgeschlossen. Der Senat ist deshalb davon überzeugt, daß das Anlegen der Gurte auf die Art und Schwere der Verletzungen der Kläger keine meßbaren Auswirkungen hatte. Somit kommt ein Mitverschulden der Kläger hinsichtlich der eingetretenen Schäden nicht in Betracht, ob sie nun angeschallt gewesen sind oder nicht.

Die Kläger haben somit dem Grunde nach Ansprüche gegen den Beklagten zu 2) auf Zahlung von Schadensersatz und Schmerzensgeld in voller Höhe. Soweit es um bezifferten Schadensersatz geht (Anträge 3. und 4. des Klägers zu 1) und Antrag 3. des Klägers zu 2)) bleibt es bei einem Grundurteil, da die Parteien über die für die Anspruchshöhe maßgeblichen Tatsachen streiten. Was den Antrag 3. des Klägers zu 1) auf Rentenzahlung betrifft, so ist klarstellend darauf hinzuweisen, daß das Landgericht im Rahmen des Betragsverfahrens Beginn und Ende der Zahlungsverpflichtung festzustellen haben wird (vgl. BGH, VersR 1965, S. 84/85; 1967, S. 1002/1003 f.). Im Hinblick auf Schmerzensgeldansprüche kann es nur bei einem Grundurteil bleiben, soweit noch keine Entscheidungsreife eingetreten ist, § 304 Abs. 1 ZPO. Nachdem der Senat die Frage des Mitverschul-

dens, die das Landgericht dem Betragsverfahren überlassen wollte, an sich gezogen hat, besteht zwischen den Parteien lediglich noch Streit über bestimmte vom Kläger zu 2) behauptete Unfallfolgen (Notwendigkeit einer risikoreichen Knochenmarkuntersuchung, belastungsunabhängige Kopfschmerzen), die für die Bemessung des Schmerzensgeldes relevant sind. Die Unfallfolgen, die bei dem Kläger zu 1) eingetreten sind, stehen dagegen außer Streit. Damit ist die Entscheidung über den Anspruch auf Schmerzensgeld des Klägers zu 1) durch den Senat (im Wege des Teilurteils) zu treffen, während die Bemessung des Anspruchs des Klägers zu 2) auf Schmerzensgeld dem Betragsverfahren vorbehalten bleibt.

Der Kläger hat äußerst schwere Verletzungen durch den Unfall erlitten. Er lag rund 5 Monate im Koma und wurde über 1 Jahr stationär behandelt. Während dieser Zeit war er monatelang auf künstliche Beatmung und Ernährung angewiesen. Mindestens ½ Jahr lang war eine Trachealkanüle gelegt, über 1 Jahr lang war ein Blasenkatheter erforderlich. Der Kläger mußte mehrfach operiert werden, gleichwohl kam es zu bleibenden erheblichen Knochenfehlstellungen im Bereich des rechten Armes und des Kiefers. Er entwickelte ein urologisches Syndrom (chronische Nieren- und Nierenbeckenentzündung mit Steinbildung) und einen Fersenulcus beidseits, der ebenfalls operativ behandelt werden mußte. Angesichts dieser schweren unmittelbaren Unfallfolgen sowie der körperlichen und geistigen Dauerschäden, die es dem im Unfallzeitpunkt gerade 22 Jahre alten und als Schwimmeister tätigen Kläger auf Lebenszeit unmöglich machen, ohne ständige Betreuung auszukommen, hält der Senat ein Schmerzensgeld für gerechtfertigt, das im obersten Bereich liegt. Soweit der Beklagte zu 2) sich darauf beruft, es sei bei der Behandlung des Klägers zu 1) zu schweren ärztlichen Fehlern gekommen, da die Kompressionsfraktur des 9. BKW zunächst übersehen worden sei, kann dies nicht zu einer Entlastung des Beklagten zu 2) führen. Der Schädiger haftet auch für Folge-

schäden, die während der ärztlichen Behandlung durch Fehler entstehen. Der Zusammenhang wird durch ärztliches Fehlverhalten nicht unterbrochen (vgl. nur: BGH, NJW 1986, S. 2367 f.; Palandt/Heinrichs, BGB, 60. Aufl., vor § 249 Rz. 73). Der Senat hat bereits in seiner Entscheidung in der Sache 2 U 37/97 grundsätzlich ausgeführt: "Ein Schmerzensgeld soll dem Geschädigten einen angemessenen Ausgleich für Schäden und Lebenshemmungen bieten, die nicht vermögensrechtlicher Art sind. Dabei bilden die Größe, die Heftigkeit und die Dauer der Schmerzen, Leiden und Entstellungen die wesentliche Grundlage bei der Bemessung der billigen Entschädigung im Sinne des § 847 BGB. Gleichzeitig soll das Schmerzensgeld aber auch dem Gedanken Rechnung tragen, daß der Schädiger dem Geschädigten für das, was er ihm angetan hat, Genugtuung schuldet. Dabei ist der Umfang des Dauerschadens einer der wichtigsten Faktoren bei der Bemessung des Schmerzensgeldes. Im Gegensatz zu der abstrakt berechneten Erwerbsminderung in der Unfallversicherung kommt es hier auf die persönlichen Verhältnisse des Verletzten an. Alter, Geschlecht, Beruf und persönliche Neigungen sind zu berücksichtigen. Einem jungen Menschen, der einen schweren Dauerschaden erlitten hat, ist häufig ein höheres Schmerzensgeld zuzusprechen, weil er noch lange an den Verletzungsfolgen zu tragen hat. Die Klägerin zu 1) hat durch den Verkehrsunfall eine Querschnittslähmung erlitten, die sie Zeit ihres Lebens an den Rollstuhl fesseln wird. Es ist eine Blasen- und Mastdarmlähmung eingetreten, so daß die Klägerin einen Harnkatheter tragen muß. Es ist zwischen den Parteien unstreitig, daß wegen der Beeinträchtigung der natürlichen Funktionen des Blasen- und Darmbereiches mit weiteren Beeinträchtigungen wie Entzündungen zu rechnen ist. Dem Senat ist aus dem Gutachten des Prof. Dr. M in dem Rechtsstreit 2 U 18/96 zudem bekannt, daß die Benutzung eines Rollstuhls auf Dauer zu Abnutzungserscheinungen an Gelenken führt. Unter Berücksichtigung dieser bereits jetzt feststehenden zu-

künftigen Beeinträchtigungen und der zutreffend vom Landgericht festgestellten Lebensbeeinträchtigungen der Klägerin zu 1), nämlich dem Umstand, daß sie ihr Leben lang auf fremde Hilfe angewiesen sein wird, und in ihrer Lebensgestaltung schwerwiegend beeinträchtigt ist, erscheint dem Senat hier ein Schmerzensgeld in Höhe von insgesamt 500.000,00 DM angemessen." Diese Entscheidung, an deren Grundsätzen der Senat festhält, betraf eine Querschnittslähmung ohne zusätzliche Beeinträchtigung der geistigen Fähigkeiten. Da der Kläger zu 1) über die mit der Lähmung verbundenen Einschränkungen hinaus eine erhebliche Einbuße geistiger und Artikulationsfähigkeiten erlitten hat, die es ihm praktisch unmöglich machen, mit Dritten über seine unmittelbare familiäre Umgebung hinaus Kontakt zu pflegen oder gar eine eigene Familie aufzubauen, hält der Senat hier ein Schmerzensgeld von 700.000,00 DM für angemessen. Hiermit wird zwar der oberste Bereich der in Deutschland ausgesprochenen Schmerzensgeldbeträge ausgeschöpft, der Senat hält sich jedoch noch im Rahmen der gefestigten Rechtsprechung. Zieht man in Betracht, daß in derart schwerwiegenden Fällen in aller Regel neben Schmerzensgeldkapital auch eine Schmerzensgeldrente beantragt und zugesprochen wird, während hier lediglich ein Kapitalbetrag beansprucht wurde, und addiert man den kapitalisierten Rentenwert in vergleichbaren Fällen zum Kapitalwert, so zeigt sich, auch im Hinblick auf die ebenfalls zu berücksichtigende Geldentwertung im Verhältnis zu früher ergangenen Entscheidungen, daß der Senat die Grenzen des bislang üblichen nicht überschreitet. Im übrigen ist angesichts der Zeit, die der Kläger zu 1) im Koma gelegen hat und hinsichtlich seiner Einschränkungen im kognitiven Bereich im Verhältnis zu früheren Entscheidungen zu berücksichtigen, daß sich insoweit die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, der sich der Senat anschließt, im Hinblick auf die Höhe der zu gewährenden Schmerzensgelder geändert hat. Der BGH stellt heute, anders als früher, darauf ab, daß auch schwerste Schädigung-

gen, die zum Erlöschen geistiger Fähigkeiten oder zum weitgehenden Verlust der Wahrnehmungs- und Empfindungsfähigkeit führen, mithin eine Zerstörung der Persönlichkeit bewirken, durch eine eigenständige Bewertung des Ausmaßes der Beeinträchtigung durch Geldzahlung in nennenswerter Höhe zu entschädigen sind (BGHZ 120, S. 1 ff). Daß der Kläger zu 1) möglicherweise nicht mehr in vollem Umfang in der Lage ist, die Beeinträchtigungen zum empfinden, führt deshalb nicht zu einer Herabsetzung des Schmerzensgeldes.

Soweit die Kläger die Feststellung der Ersatzpflicht zukünftiger materieller und immaterieller Schäden begehren (jeweils Antrag 2. der Kläger), ist ebenfalls Entscheidungsreife eingetreten, da ein Betragsverfahren bei Feststellungsanträgen nicht in Betracht kommt. Der Senat entscheidet auch insoweit durch Teilurteil. Die Anträge sind zulässig und im wesentlichen begründet. Aufgrund der schweren Schädigungen, die beide Kläger durch den Unfall erlitten haben, ist damit zu rechnen, daß auch in Zukunft noch neuerliche Unfallfolgen -- etwa Folgeoperationen -- eintreten können, die Ansprüche auf materiellen und immateriellen Schadensersatz auslösen können. Für immaterielle Folgeschäden, die nicht bereits durch das zugesprochene Schmerzensgeld abgegolten sind, haftet jedoch nur der Beklagte zu 2), so daß insoweit die Feststellungsklage gegen den Beklagten zu 1) abzuweisen war. Die Haftungsbeschränkung, die dem Beklagten zu 1) gemäß § 46 Abs. 1 LuftVG zugute kommt, bezieht sich auch auf die Feststellungsaussprüche, da es sich um eine Obergrenze je geschädigte Person handelt.

Die Ansprüche gegenüber den Beklagten zu 1) und 2) sind nicht verjährt. Der Senat nimmt zunächst auf die zutreffenden Ausführungen des Landgerichts auf Seiten 10 - 17 seines Urteils Bezug. Eine abweichende Würdigung für die Verjährung der Ansprüche gegen den Beklagten zu 1) ergibt sich nicht daraus, daß dieser -- entgegen der Ansicht des Landgerichts -- nicht aus § 823 BGB haftet. Zum einen kam es für die Klä-

ger im Vorfeld der Klageerhebung darauf an, sich ein zumindest grobes Bild darüber machen zu können, ob der Erstbeklagte nur nach dem LuftVG oder aus unerlaubter Handlung in Anspruch genommen werden sollte. Außerdem mußten die Kläger auch einschätzen können, ob der Beklagte zu 1) sich möglicherweise vollständig gemäß § 45 LuftVG entlasten konnte, so daß seine Haftung möglicherweise entfiel. Schließlich war es den Klägern auch nicht zuzumuten, zunächst nur Ansprüche aus dem LuftVG geltend zu machen und über etwaige weitergehende Ansprüche erst später -- nach Erlangung der nötigen Kenntnisse -- zu entscheiden, da es sich um einen einheitlichen Lebenssachverhalt handelt. Zum anderen gilt auch für die Verjährung der Ansprüche aus § 44 LuftVG gemäß §§ 47, 39 LuftVG eine § 852 BGB entsprechende Regelung.

Auch die von den Beklagten zu 1) und 2) mit der Berufung vorgebrachten Einwände gegen die Ausführungen des Landgerichts zur Verjährung, die sich in einer kürzeren oder längeren Wiederholung der bereits erstinstanzlich vorgebrachten Argumente erschöpfen, geben keinen Anlaß zu einer abweichenden Bewertung. Das Landgericht ist von zutreffenden rechtlichen Erwägungen ausgegangen und hat insbesondere sämtliche Anhaltspunkte, die für eine frühere Kenntniserlangung der Kläger sprechen könnten, ausführlich und zutreffend gewürdigt.

Gegenüber der Beklagten zu 3) stehen den Klägern keine Ansprüche auf Schadensersatz oder Schmerzensgeld zu. Die Beklagte zu 3) hat gegenüber den Klägern keine ihr obliegende Verpflichtung verletzt.

Der Flugplatz K ist ein Landeplatz gemäß § 49 Abs. 2 Ziff. 1 LuftVZO. Die Beklagte zu 3) war Halterin dieses Landeplatzes. Als Platzhalterin traf sie die Verpflichtung zur Verkehrssicherung allein im Hinblick auf den Landeplatz. Dazu gehören das Vorfeld und die Abstellflächen sowie das Rollfeld, nicht jedoch der sogenannte Flugplatzverkehr im Sinne des § 21 a LuftVO (vgl. Geigel, a.a.O., Rz 150 m ff.;

Giemulla/Schmid, § 21 a LuftVO, Rz. 3 ff.; § 53 LuftVZO, Rz. 7 i.V.m. § 45 LuftVZO, Rz. 2 ff.). Für die Verkehrssicherung im Luftraum, zu der auch der Flugplatzverkehr (Platzrunde und Rollfeld) gehört, ist die Luftaufsicht zuständig (Giemulla/Schmid, § 21 a LuftVO, Rz. 3 ff.). Die Flugsicherung ist gemäß §§ 27 c, 27 d LuftVG hoheitliche Aufgabe der Luftverkehrsbehörde. Die Luftaufsicht übt gemäß § 29 LuftVG ebenfalls die Luftfahrtbehörde aus. Der Fluginformationsdienst gehört gemäß § 12 der Verordnung über die Betriebsdienste der Flugsicherung zur Flugsicherung. Die Beklagte zu 3) war nicht mit Aufgaben der Luftaufsicht betraut. Ihr oblagen demnach keinerlei Aufgaben, die mit dem von dem Zeugen W durchgeführten Funkverkehr in Zusammenhang standen. Ein Anspruch gegen die Beklagte zu 3) aus §§ 823, 278 BGB wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht scheidet deshalb aus.

Die Beklagte zu 3) hat den Zeugen W auch nicht im Sinne des § 831 BGB zu einer Verrichtung eingesetzt. Der Zeuge ist allerdings auf Vorschlag der Beklagten zu 3) zum Flugleiter bestellt worden. Die Bestellung eines Flugleiters kann die Genehmigungsbehörde von dem Platzhalter fordern, § 53 Abs. 3 LuftVZO, der auf § 45 LuftVZO verweist. Diese Vorschrift beschreibt in ihrem Absatz 3 die Aufgaben des Flugleiters mit "Leitung des Verkehrs und Betriebes des Flughafens". Die Bestätigung des Zeugen W als Flugleiter durch die Luftaufsichtsbehörde, welche unstreitig erfolgt ist, verlieh diesem keinerlei hoheitliche Befugnisse. Derartige Befugnisse werden nur übertragen, wenn jemand als Beauftragter für Luftaufsicht eingesetzt wird. Auch wenn der Flugleiter regelmäßig gleichzeitig als Beauftragter für Luftaufsicht eingesetzt wird, sind dessen Aufgaben, die er in der einen oder der anderen Funktion ausübt, zu trennen. Als Beauftragter für Luftaufsicht ist hier der Zeuge W erst nach dem 21. Juli 1991 bestellt worden, so daß er im Unfallzeitpunkt nicht als Beauftragter für Luftaufsicht handelte, sondern lediglich als Flugleiter. Der Flugleiter hat im Verhältnis zum Flughafenbenutzer nur diejeni-

gen privatrechtlichen Befugnisse, die auch der Flughafenunternehmer hat, den der Flugleiter lediglich vertritt. In dieser Funktion hat er für den ordnungsgemäßen Verkehrs- und Betriebsablauf auf dem Flugplatz zu sorgen. Die Abgrenzung von den Aufgaben der Flugsicherung ist in der Weise vorzunehmen, daß sich die Aufgaben der Flugsicherung auf den Verkehr in der Luft, die An- und Abflugkontrolle und zusätzlich auf den Verkehr am Boden auf den Start- und Landebahnen und den Rollflächen erstreckt. Lediglich für den sonstigen Verkehr am Boden, insbesondere den Verkehr auf den Vorfeld- und Abstellflächen, ist der Flugleiter zuständig (Giemulla/Schmid, § 45 LuftVZO, Rz. 16; Geigel, Rz. 153). Es handelt sich unter Zugrundelegung dieser Grundsätze bei dem vom Zeugen W konkret ausgeübten Funkverkehr mit den Piloten nicht um eine Aufgabe, die dem Zeugen selbst oder der Beklagten zu 3) zugewiesen war. Es ist auch von den Klägern nicht etwa vorgetragen worden, daß die Beklagte zu 3) den Zeugen angewiesen oder sonstwie beauftragt hätte, diese Aufgaben wahrzunehmen. Nur in einem solchen Fall wäre der Zeuge aber als Verrichtungsgehilfe der Beklagten anzusehen, die dann auch für sein etwaiges Fehlverhalten zu haften hätte. Hat sich der Zeuge lediglich selbst Aufgaben der Luftaufsicht angemessen und diese ausgeübt, so käme allenfalls eine Haftung der Zeugen persönlich, oder aber -- wenn dies mit Duldung der Luftaufsichtsbehörde geschah -- ein Anspruch aus Amts- oder Staatshaftung in Frage (vgl. Geigel, a.a.O., Rz 153), über die hier jedoch nicht zu entscheiden ist. Der Senat verkennt nicht, daß das Ministerium für S -- im Land Brandenburg die zuständige Luftverkehrsbehörde -- in seinem Schreiben vom 18. September 1995 ausgeführt hat, der Flugleiter habe "in dieser Rolle für den ordnungsgemäßen Verkehrs- und Betriebsablauf auf dem Flugplatz zu sorgen. Hierzu gehört an einem Flugplatz, an dem keine Verkehrskontrollstelle des Flugsicherungsunternehmens eingerichtet ist, das Übermitteln von Verkehrsinformationen." Außerdem wird ausgeführt, die Luftfahrtbehörde habe, da Herr

W über ein Funksprechzeugnis verfügte und während des Betriebs des Flugplatzes K zu DDR-Zeiten bereits die Flugleitertätigkeit ausgeübt habe, keinen Zweifel an der Sachkunde des Herrn W gehabt. Das Ministerium für S scheint aufgrund dieser Mitteilung davon auszugehen, daß zu den Aufgaben des Flugleiters auch die Übermittlung von Verkehrsinformationen gehörte. Ähnlich hat sich auch der Sachverständige B geäußert, der ausgeführt hat, Flugleiter seien dazu da, die Piloten sachlich richtig und vollständig mit erforderlichen Informationen zu versehen. Auf die Frage, ob sich ein Unterschied ergebe, je nach dem ob es sich um einen bestellten Beauftragten für Luftaufsicht handle oder lediglich um einen Flugleiter, hat der Sachverständige angegeben, es müsse darauf hingewiesen werden, daß auch der Flugleiter seitens der Luftfahrtbehörde bestätigt werden. Bezüglich des Informationsdienstes hätten jedoch beide dieselben Aufgaben. Dem vermag der Senat jedoch nicht zu folgen. Die genannten Ausführungen enthalten keine rechtliche Trennung zwischen privatrechtlichen Aufgaben des Flugleiters als Vertreter des Flugplatzhalters und hoheitlichen Aufgaben im Rahmen der Luftaufsicht. Das hier zutage tretende Abgrenzungsproblem hat seine Ursache darin, daß in der Praxis ganz üblicherweise der bestellte Flugleiter auch jeweils mit den Aufgaben der Flugaufsicht betraut und zum Beauftragten für Luftaufsicht bestellt wird. Ein Fall wie der zur Entscheidung anstehende konnte sich nur aufgrund der Besonderheiten der Nachwendzeit dadurch ergeben, daß auf dem Gebiet der ehemaligen DDR trotz Geltung des bundesdeutschen Rechts seit dem 3. Oktober 1990 geraume Zeit verging, bis auch die tatsächlichen und rechtlichen Voraussetzungen für dessen Anwendung geschaffen worden waren, hier durch die Bestellung eines Beauftragten für Luftaufsicht erst am 6. November 1991.

Die Beklagte zu 3) hat auch nicht zurechenbar die Aufgaben einer umfassenden Verkehrssicherung des Landungsverkehrs derart übernommen, daß damit ein Vertrauenstatbestand für die Piloten geschaffen

worden war. Zum einen haben die Kläger schon keine hinreichend konkreten Anhaltspunkte dafür vorgetragen, daß die Beklagte zu 3) die tatsächliche Tätigkeit des Zeugen W, soweit sie über die Aufgaben eines Flugleiters hinausgingen, als eigene gewollt oder auch nur gekannt hat. Selbst wenn ein Organ der Beklagten zu 3) tatsächlich gewußt haben sollte, welche Tätigkeiten der Zeuge W im Hinblick auf den Funkverkehr ausübte (wozu keinerlei Tatsachen vorgetragen worden sind), und dies der Beklagten zu 3) zugerechnet werden könnte, so ließe dies gleichwohl noch nicht den Schluß darauf zu, daß die Beklagte zu 3) die entsprechende Tätigkeit des Herrn W als eigene wollte. Angesichts der eingangs geschilderten üblichen Doppelfunktion des Flugleiters als Beauftragter für Luftaufsicht konnte die Beklagte zu 3) ebensogut davon ausgehen, der Zeuge W übe, was den Funkverkehr angeht, hoheitliche Funktionen mit Duldung der staatlichen Luftaufsicht aus. Dies liegt sogar nahe, da die Beklagte zu 3) unbestritten vorgetragen hat, der Zeuge W habe die Aufgaben im Fluginformationsdienst mit Kenntnis und Billigung der Landesluftfahrtbehörde wahrgenommen (Schriftsatz vom 11. Dezember 1996, S. 4). Eine Zurechnung des Verhaltens des Zeugen W kommt aber nur in Betracht, wenn die Beklagte zu 3) auch davon ausgegangen wäre, daß die entsprechende Tätigkeit für sie erbracht wurde.

Zum anderen scheidet eine Zurechnung aber auch deshalb aus, weil hinsichtlich der Beklagten zu 1) und 2) jedenfalls kein Vertrauenstatbestand geschaffen worden ist. Die Beklagten zu 1) und 2) durften auf eine "Freigabe" der Landung durch den Zeugen W nicht vertrauen. Beiden Beklagten war der Flugplatz K bekannt. Beide Piloten wußten auch aus eigener Anschauung, wo der Zeuge W untergebracht war. Sie konnten deshalb ohne weiteres erkennen, daß der Zeuge von seinem Büro aus keine Sichtmöglichkeit auf den Landeanflug hatte. Unter diesen Umständen war es für die Beklagten als erfahrene Piloten ohne weiteres ersichtlich, daß eine "Freigabe" durch den Zeugen keinesfalls bedeuten konnte, die

Landung sei ohne weiteres gefahrlos möglich. Das haben die Beklagten, wie sich aus ihren persönlichen Anhörungen ergeben hat, auch nicht getan. Keiner der beiden Beklagten zu 1) und 2) hat sich darauf berufen, die Landung sei durch den Zeugen W freigegeben worden. Der Beklagte zu 2) hat am 7. Oktober 1998 ausdrücklich erklärt, der vereinbarte "Doppelklick" sei lediglich die Bestätigung seiner eigenen Meldung gewesen. Darüber hinaus sei diesem Zeichen keine Bedeutung zuzumessen. Den Beklagten war, wie sich aus ihren Anhörungen ergibt, klar, daß sie eigenverantwortlich für die Landung zuständig waren. Soweit der Beklagte zu 2) darüber hinaus angegeben hat, er hätte erwartet, daß der Zeuge W ihn auf ein sich annäherndes Flugzeug aufmerksam gemacht hätte, besagt das nicht, daß der Zweitbeklagte sich darauf verlassen hat, mangels Mitteilung sei die Landung gefahrlos möglich. Soweit die Zeugin H eine ständige Praxis von K Info bekundet hat, Hinweise an zwei sich gleichzeitig nähernde Flugzeuge zu erteilen und sogar deren Lande-Reihenfolge festzulegen, haben die Beklagten zu 1) und 2) diese Aussage bei ihren persönlichen Anhörungen nicht bestätigt. Es ist nicht davon auszugehen, daß sie sich diese zu eigen gemacht haben. Selbst wenn aber die Angaben der Zeugin zutreffend sein sollten, so ergibt sich daraus nicht, daß die Beklagten zu 1) und 2) am fraglichen Tag auf eine derartige Übung vertraut hätten, zumal die Zeugin selbst bekundet hat, solche Hinweise oder Anweisungen seien gerade am Unfalltag nicht erfolgt. Die Aussage der Zeugin läßt angesichts der Angaben der Beklagten zu 1) und 2) zum Hergang jedenfalls nicht den Schluß zu, sie hätten auf Landeanweisungen des Zeugen W gewartet oder vertraut. Da somit weder ein Vertrauenstatbestand durch die Beklagte zu 3) geschaffen worden ist, noch berechtigtes Vertrauen der Beklagten zu 1) und 2) auf Angaben des Zeugen W zu dem Unfall geführt haben, scheidet eine Haftung der Drittbeklagten aus. Es war deshalb auch hinsichtlich der Klagen gegen die Beklagte zu 3) im Weg des Teilurteils zu erkennen.

... Teilkostenentscheidung ...

... vorläufige Vollstreckbarkeit ...