

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja
BGHR: ja

BGB § 839 Cb, Fm; DWetterDiG § 3

Zur Drittgerichtetheit der Warnpflichten des Deutschen Wetterdienstes (hier: Hagelwarnung zugunsten von Flugzeugen, die auf einem Flugplatz abgestellt sind)

BGH, Urt. v. 16. Februar 1995 - III ZR 106/93 - OLG München
LG München I

BUNDESGERICHTSHOF
IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

III ZR 106/93

Verkündet am:
16. Februar 1995
T h i e s i e s
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

- 2 -

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. Februar 1995 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Rinne und die Richter Dr. Werp, Dr. Wurm, Dr. Deppert und Schlick

für Recht erkannt:

Die Revision der Kläger gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München vom 27. Mai 1993 wird zurückgewiesen.

Die Kläger haben die Kosten des Revisionsrechtszuges zu tragen.

Von Rechts wegen



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
(mobile App)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand

Die Kläger sind Kaskoversicherer von sechs Lufthansa-Verkehrsflugzeugen, die am Abend des 12. Juli 1984 auf dem Flughafen M.-R. durch Hagelschlag schwer beschädigt worden sind. Sie haben für die hier in Rede stehenden Flugzeuge an ihre Versicherungsnehmerin, die D. L. AG, Versicherungsleistungen in Höhe von 31.245.524,53 DM erbracht und nehmen die beklagte Bundesrepublik aus übergegangenem Recht auf Erstattung dieser Aufwendungen in Anspruch. Sie lasten der Beklagten an, diese habe durch den von ihr betriebenen Deutschen Wetterdienst eine Hagelwarnung erst schuldhaft verspätet erteilt. Bei rechtzeitiger Warnung wären die hier in Rede stehenden, geparkten, abgestellten oder in Transitposition "on blocks" befindlichen Maschinen in eine Halle gebracht worden.

Die Vorinstanzen haben die Klage, soweit sie jene sechs Flugzeuge betrifft, abgewiesen. Mit der Revision verfolgen die Kläger ihre Ansprüche weiter.

Entscheidungsgründe

Die Revision ist nicht begründet.

1. Streitgegenstand ist ein auf die klagenden Versicherer gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 VVG übergegangener Amtshaftungsan-

spruch - § 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG - der D. L. AG. Dieser Anspruch ist hier nicht bereits deshalb ausgeschlossen, weil die ursprüngliche Gläubigerin sich auf ihre vertraglichen Ansprüche aus den Versicherungsverträgen mit den Klägern als vorrangige anderweitige Ersatzmöglichkeit im Sinne des § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB verweisen lassen müßte. In der Senatsrechtsprechung ist nämlich anerkannt, daß Leistungen einer Kaskoversicherung, soweit die Haftung des Staates (Art. 34 GG) in Frage steht, nicht als anderweitiger Ersatz im Sinne von § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB anzusehen sind (Senatsurteil BGHZ 85, 230). Deshalb steht das Verweisungsprivileg des § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB auch einem gesetzlichen Forderungsübergang des Amtshaftungsanspruchs auf die Kaskoversicherer nicht entgegen.

Ein Amtshaftungsanspruch wegen der den Bediensteten des Deutschen Wetterdienstes angelasteten verspäteten Hagelwarnung besteht indessen nicht.

2. Allerdings ist davon auszugehen, daß die Bediensteten der nicht rechtsfähigen, in der Trägerschaft der beklagten Bundesrepublik stehenden Anstalt "Deutscher Wetterdienst" bei der Erfüllung von deren Aufgaben zugleich ein "anvertrautes öffentliches Amt" im Sinne des Art. 34 Satz 1 GG wahrnehmen.

a) Aufgaben und Organisation der Anstalt "Deutscher Wetterdienst" sind in dem Gesetz über den Deutschen Wetterdienst (im folgenden: GDWD) vom 11. November 1952 (BGBl. I S. 738) geregelt. Aufgabe der Anstalt ist es unter anderem, die meteorologische Sicherung der Seefahrt und der Luftfahrt

zu gewährleisten (§ 3 Abs. 1 Buchst. b GDWD). In § 3 Abs. 2 GDWD ist ausdrücklich bestimmt, daß die Erfüllung der Aufgaben des Deutschen Wetterdienstes "öffentlicher Dienst" ist.

b) Der Deutsche Wetterdienst ist somit öffentlich-rechtlich organisiert und erbringt seine Leistungen, die ihrem Gegenstand nach der öffentlichen Daseinsvorsorge zuzuordnen sind, in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts. Bereits dies stellt einen hinreichenden Grund für die Anwendbarkeit des Amtshaftungsrechtes dar (Ossenbühl, Staatshaftungsrecht 4. Aufl. 1991 S. 26; Papier in Maunz/Dürig, GG Loseblattausgabe Stand 1987 Art. 34 Rn. 116, 117; vgl. auch Senatsurteil BGHZ 118, 304, 305 m.w.N.). Die Haftung für etwaige Pflichtverletzungen der Bediensteten des Deutschen Wetterdienstes richtet sich daher nach Amtshaftungsgrundsätzen; passiv legitimiert ist die beklagte Bundesrepublik als Trägerin der Anstalt.

3. Die Amtshaftung setzt voraus, daß ein Amtsträger die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht verletzt hat. Das Berufungsgericht hat mit Recht entschieden, daß die D. L. AG als Eigentümerin der beschädigten Flugzeuge im vorliegenden Fall nicht geschützter "Dritter" im Sinne des § 839 Abs. 1 Satz 1 BGB gewesen ist.

a) Die allgemeinen Grundsätze, nach denen der Kreis der geschützten "Dritten" zu bestimmen ist, werden im Berufungsurteil zutreffend wiedergegeben. Danach zählt der Geschädigte dann zu diesem Kreis, wenn die Amtspflicht - wenn auch nicht notwendig allein, so doch auch - den Zweck hat, das Interesse gerade dieses Geschädigten wahrzunehmen. Nur wenn

sich aus den die Amtspflicht begründenden und sie umrei-
ßenden Bestimmungen sowie aus der Natur des Amtsgeschäfts
ergibt, daß der Geschädigte zu dem Personenkreis gehört,
dessen Belange nach dem Zweck und der rechtlichen Bestimmung
des Amtsgeschäfts geschützt und gefördert sein sollen, be-
steht ihm gegenüber bei schuldhafter Pflichtverletzung eine
Schadensersatzpflicht. Hingegen ist anderen Personen gegen-
über, selbst wenn die Amtspflicht sich für sie mehr oder
weniger nachteilig ausgewirkt hat, eine Ersatzpflicht nicht
begründet. Es muß mithin eine besondere Beziehung zwischen
der verletzten Amtspflicht und dem geschädigten "Dritten"
bestehen (ständige Rechtsprechung, z.B. Senatsurteile BGHZ
56, 40, 45/46; 106, 323, 331; 109, 162, 167/168; 110, 1, 8/9;
122, 317, 320/321). Das Berufungsgericht weist ferner mit
Recht darauf hin, daß eine Person, der gegenüber eine Amts-
pflicht zu erfüllen ist, nicht in allen ihren Belangen immer
als "Dritter" anzusehen sein muß. Vielmehr ist jeweils zu
prüfen, ob gerade das im Einzelfall berührte Interesse nach
dem Zweck und der rechtlichen Bestimmung des Amtsgeschäfts
geschützt werden soll. Es kommt daher auf den Schutzzweck
der Amtspflicht an (Senatsurteile BGHZ 106, 323, 331; 109,
163, 167/168; 110, 1, 8/9; vgl. auch Wurm JA 1992, 1, 2
f.). Drittgerichtetheit und Schutzzweck der Amtspflicht sind
somit Abgrenzungskriterien zwischen individuell begünstigen-
den Amtspflichten einerseits, bei deren Verletzung Amtshaf-
tungsansprüche des Geschädigten begründet sein können, und
sonstigen Pflichten, die ausschließlich im Interesse der
Allgemeinheit wahrzunehmen sind und bei deren Verletzung ein
Schadensersatzanspruch selbst dann nicht besteht, wenn die
betreffenden Nachteile bei pflichtgemäßem Verhalten vermie-
den worden wären.

b) Der Aufgabenkatalog in § 3 Abs. 1 GDWD, der - wie dargelegt - auch die meteorologische Sicherung der Luftfahrt umfaßt, enthält lediglich eine allgemeine Zusammenfassung der Leistungen des Deutschen Wetterdienstes, ohne konkrete Befugnisse und Pflichten zu begründen. Diese ergeben sich vielmehr aus den gemäß § 19 GDWD zur Ausführung des Gesetzes erlassenen Verwaltungsvorschriften. Im vorliegenden Fall sind einschlägig die Bekanntmachung über Organisation, Arbeitsverfahren und für die Luftfahrt zur Verfügung stehenden Dienste des Deutschen Wetterdienstes vom 7. Oktober 1977 (im folgenden zitiert als "BekmDWD"; Nachrichten für Luftfahrer - NfL - I-404/77) sowie das Betriebshandbuch Flugwetterdienst (BHB Flu), herausgegeben vom Deutschen Wetterdienst 1978. Beide Regelwerke entsprechen den Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), die durch das Chicagoer Abkommen (ChicAbk.) vom 7. Dezember 1944 geschaffen worden ist, dem die Bundesrepublik Deutschland durch Gesetz vom 7. April 1956 beigetreten ist (BGBl. II S. 411). Das Abkommen selbst begründet nach seinem Inhalt und Zweck zur Erleichterung der internationalen Luftfahrt (Art. 28, 44, 37) lediglich Verpflichtungen gegenüber den Vertragspartnern, nicht aber gegenüber einzelnen Teilnehmern an der Luftfahrt oder gegenüber sonstigen Personen, die den Gefahren des Luftverkehrs ausgesetzt sind. Dies ergibt sich aus den in Art. 44 im einzelnen dargelegten Aufgaben, die im Wege der internationalen Zusammenarbeit weltweit einen gleichmäßigen Sicherheitsstandard herstellen sollen. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, die zur Verwirklichung dieser Ziele von der ICAO herausgegebenen Anhänge (Annexe) zum Abkommen (ICAO-Richtlinien) in das nationale Recht umzusetzen. Das Abkommen beläßt in gewissem Rahmen (z.B.

Art. 38) die Möglichkeit einer abweichenden Ausgestaltung. Bei Nichterfüllung der Anforderungen des Abkommens sind Hilfestellungen der ICAO vorgesehen, die bis zur Übernahme der Bodenorganisation reichen können. Hieraus wird ersichtlich, daß das allgemeine Interesse an einem möglichst hohen Grad an Einheitlichkeit auf internationaler Ebene zur Sicherung der Luftfahrt Vertragszweck ist, nicht jedoch die Begründung individueller Ansprüche gegenüber dem einzelnen Vertragsstaat.

c) Dieser der Völkerverständigung - und damit dem Allgemeininteresse - dienenden Zielsetzung des Chicagoer Abkommens sind die Verpflichtungen zugeordnet, die die einzelnen Mitgliedstaaten in dem Vertrag eingegangen sind. In diese allgemeine Zielsetzung ordnen sich deshalb auch die innerstaatlichen Maßnahmen ein, die in Übereinstimmung mit diesen Verpflichtungen getroffen worden sind. Dies gilt auch dann, wenn die betreffenden Regelungen - wie das GDWD - schon vor dem Beitritt der Bundesrepublik zu dem Abkommen erlassen worden waren. Soweit es sich bei den Ausführungsbestimmungen um Verwaltungsvorschriften handelt, bedarf eine durch sie bewirkte Amtspflichtbegründung ohnehin eines besonderen Nachweises (vgl. Ossenbühl aaO S. 39 m.w.N.). Beim Flugwetterdienst kommt hinzu, daß er nicht unmittelbar das Wohl und Wehe der Flugbeteiligten, sondern mehr die Rahmenbedingungen des Flugverkehrs im Blick hat. Schließlich ist zu berücksichtigen, daß auch der Warndienst (dazu näher unter d) - wie andere Tätigkeiten des Wetterdienstes - nicht nur die Weitergabe von Fakten betrifft; vielmehr enthalten solche Wahrnehmungen regelmäßig auch prognostische Elemente, bei denen der Bezug zur Schaffung allgemeiner Rahmenbedingungen

für eine ordnungsgemäße Funktion der Luftfahrt besonders deutlich wird.

d) Sowohl die "Bekanntmachung" als auch das "Betriebs-handbuch" enthalten Regelungen zum Schutze parkender und abgestellter Luftfahrzeuge. Zur Sicherung parkender und abgestellter Luftfahrzeuge sowie von Flughafeneinrichtungen sind durch alle Flugwetterwarten bei bestimmten am Flughafen auftretenden oder zu erwartenden Wettererscheinungen Warnungen zu geben, darunter auch bei Hagel (Nr. 4.2.3.1 BkmDWD, Nr. E 4.1.1. BHB Flu). Der Warnverteiler wird nach Vereinbarungen mit den Nutzern festgelegt. Normalerweise sind unter anderem folgende Dienststellen darin aufzunehmen:

- Flugsicherung;
- Flughafengesellschaft;
- Fluggesellschaften, deren Luftfahrzeuge betroffen sein können;
- pp. (Nr. E 4.1.3 BHB Flu).

Dieser Warndienst ist Bestandteil der allgemeinen Aufgabe des Deutschen Wetterdienstes, die meteorologische Sicherung der Luftfahrt zu gewährleisten. Er unterstützt den sicheren Betrieb des Flughafens, jedoch ohne eine besondere Beziehung zu den Eigentümern geparkter oder abgestellter Luftfahrzeuge als geschützten "Dritten" im Sinne des Amtshaftungsrechtes zu begründen. Die Warnpflicht betrifft einen Bereich, in dem Wetterrisiken typischerweise nicht nur die Luftfahrt, sondern ebenso andere Verkehrs- und Wirtschaftskreise treffen. Hier liegen die Amtspflichten des Deutschen Wetterdienstes daher noch weniger im Interesse individueller Dritter, als

bei der meteorologischen Unterstützung der Luftaufsicht, d.h. der Fürsorge für in der Luft oder im Start- oder Landevorgang befindliche Flugzeuge. Die Amtspflichten betreffend die meteorologische Sicherung der Seefahrt und der Luftfahrt stehen in einem engen Zusammenhang mit der allgemeinen Aufgabe des Deutschen Wetterdienstes, über die Durchführung des Flugwetterdienstes hinaus die meteorologischen Erfordernisse insbesondere auf den Gebieten des Verkehrs, der Land- und Forstwirtschaft, der gewerblichen Wirtschaft, des Bauwesens und des Gesundheitswesens zu erfüllen (§ 3 Abs. 1 Buchst. a GDWD). Hierbei handelt es sich - lediglich - um Aufgaben zum Wohle des Gemeinwesens, dem die Luftfahrt angehört. Eine besondere Schutzwürdigkeit der Luftfahrt ist insbesondere dann nicht erkennbar, wenn die Luftfahrt keinen anderen Risiken ausgesetzt ist als andere Verkehrsbereiche oder Wirtschaftsgüter. Die Vorinstanzen haben deswegen mit Recht darauf hingewiesen, daß am Boden abgestellte Luftfahrzeuge von Unwettern nicht anders als andere Sachen, etwa geparkte Kraftfahrzeuge, betroffen werden. Deswegen läßt sich auch aus der ausdrücklichen Nennung der Fluggesellschaften, deren Luftfahrzeuge betroffen sein können, im Warnverteiler nichts dafür entnehmen, daß diese Gesellschaften in ihrer Eigenschaft als Eigentümer der geparkten oder abgestellten Maschinen die Stellung von geschützten "Dritten" im Sinne des Amtshaftungsrechtes erlangen sollen. Die Nennung im Verteiler dient nicht etwa der Gewährung eines besonderen (amts-)haftungsrechtlichen Schutzes, sondern allein dem allgemeinen Interesse an einer effektiven Gestaltung und Beschleunigung des Warnvorgangs in dessen Eigenschaft als Verwaltungsablauf.

4. Diese Betrachtungsweise, die im vorliegenden Fall eine Drittgerichtetheit der Warnpflicht des Deutschen Wetterdienstes verneint und den Warndienst - lediglich - der Schaffung allgemeiner Rahmenbedingungen für eine ordnungsgemäße Funktion der Luftfahrt zuordnet, steht im Einklang mit der bisherigen Rechtsprechung des Senats.

a) In dem Senatsurteil BGHZ 69, 128, betreffend den "Fluglotsenfall", ist eine Drittgerichtetheit der verletzten Amtspflichten mit der Erwägung bejaht worden, daß die wirtschaftliche Schädigung der betroffenen Flugreiseunternehmen gerade in der Willensrichtung der amtspflichtwidrig handelnden Flugleiter gelegen hatte. Von einer entsprechenden Schädigungsabsicht kann bei den im vorliegenden Fall beteiligten Bediensteten des Deutschen Wetterdienstes nicht die Rede sein; derartiges wird auch von den Klägern nicht behauptet.

b) In dem Senatsurteil vom 27. Januar 1994 (III ZR 109/92 = VersR 1994, 935) hat der Senat die Möglichkeit einer Amtshaftung für Pflichtverletzungen von Bediensteten des Katastrophenschutzes in Betracht gezogen. Dies beruhte auf der Erwägung, daß nach dem einschlägigen Landesrecht die Katastrophenschutzbehörden die notwendigen vorbereitenden Maßnahmen zu treffen hatten, um eine wirksame Katastrophenabwehr zu gewährleisten. In ähnlichem Sinne hat sich der Senat bereits in BGHZ 54, 165 zu Maßnahmen des Hochwasserschutzes geäußert, die ein Wasser- und Bodenverband in Erfüllung seiner Aufgaben durchführt. Eine derartige, auch im Individualinteresse der von der Katastrophe betroffenen Personen liegende Einstandspflicht läßt sich im vorliegenden Fall nicht feststellen, wo es - wie oben darge-

legt - lediglich um die Gewährleistung der allgemeinen Rahmenbedingungen für die Sicherung der Luftfahrt geht.

5. Die Klage ist daher, soweit sie die hier in Rede stehenden Maschinen betrifft, mit Recht abgewiesen worden.

Rinne

Werp

Wurm

Deppert

Schlick