

Verkündet am 27. Februar 1964
Fioser, Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

des ehemaligen Luftreeders Karl H e [REDACTED],
D [REDACTED]-Lo [REDACTED], Ni [REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers, Widerbeklagten und Revisionsklägers,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

g e g e n

das L [REDACTED] N [REDACTED] - W [REDACTED], vertreten
durch den Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr
in D [REDACTED],

Beklagten, Widerkläger und Revisionsbeklagten,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 23. Januar 1964 unter Mitwirkung des
Senatspräsidenten Dr. Pagendarm sowie der Bundesrichter
Dr. Arndt, Gährtgens, Keßler und Dr. Reinhardt

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil
des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
Düsseldorf vom 18. Januar 1962 wird zurück-
gewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Revisions-
verfahrens.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger war Inhaber der "Luftreederei Karl He [REDACTED]" in Du [REDACTED]. Am Morgen des 3. November 1957 startete eine Maschine dieses Unternehmens, eine viermotorige Douglas C 54 B - DC 4 -, vom D [REDACTED] Flughafen nach New York. Kurz nach dem Start verlor die Maschine an Höhe, sie berührte ein Haus, stürzte ab und ging in Flammen auf. Von den 10 Insassen überlebten nur der Flugzeugführer Me [REDACTED] und die Eheleute Dr. Ho [REDACTED], die sämtlich hinten saßen, das Unglück. Die übrigen 7 Insassen, der Chefpilot St [REDACTED], die Flugzeugführer v [REDACTED] d [REDACTED] Hel [REDACTED] und H [REDACTED], der Bordwart We [REDACTED], die Stewardessen Resi He [REDACTED] - die Tochter des Klägers - und Doris Th [REDACTED] - die Stieftochter des Chefpiloten St [REDACTED] - und der Leiter des Referats "Flugbetrieb und -technik" des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr des L [REDACTED] N [REDACTED]-W [REDACTED], Diplom-Ingenieur Neu [REDACTED], kamen ums Leben. Im Zeitpunkt des Unfalles befanden sich in der Führerkabine: Auf dem Kommandantsitz der Flugzeugführer v [REDACTED] d [REDACTED] Hel [REDACTED], in der Mitte der Bordwart We [REDACTED], auf dem rechten Sitz der Chefpilot St [REDACTED]. Hinter den Sitzen stand Diplom-Ingenieur Neu [REDACTED].

Der Bundesminister für Verkehr hatte den Flug mit Schreiben vom 27. August 1957 antragsgemäß genehmigt und gleichzeitig dem beklagten L [REDACTED] die Korrespondenz mit dem Kläger übersandt mit der Empfehlung, sich als zuständige Luftaufsichtsbehörde davon zu überzeugen, daß die im Genehmigungsschreiben genannten Auflagen erfüllt würden. Entsprechend dieser Anregung richtete das beklagte L [REDACTED] mit Schreiben vom 25. September 1957, das von dem Ministerialdirigenten Dr. Beine vom Ministerium für Wirtschaft und Verkehr unterzeichnet war, einige Hinweise an

den Kläger und ersuchte um nähere Angaben wegen des vorgesehenen Fluges. Dr. B. ordnete ferner an, daß Diplomingenieur Neu an dem Flug zur Kontrolle teilnehmen sollte.

Der Kläger verlangt vom beklagten L. Schadensersatz wegen Amtspflichtverletzung. Er hat vorgetragen: In Widerspruch zu der Fluggenehmigung des Bundesministers für Verkehr habe Dr. B. angeordnet, daß auf dem vorgesehenen Flug vom 3. November 1957 eine Überprüfung der Typenberechtigung der beiden Copiloten v. d. Hel. und H. für das Flugzeugmuster DC 4 durch Neu durchgeführt werden solle. Dies ergebe sich aus dem von Dr. B. unterzeichneten Antrag des beklagten L. vom 9. Oktober 1957 auf Erteilung eines USA-Visums für Neu, wo es u.a. heißt:

"Im Rahmen der Aufsichtspflicht über die Luftfahrtunternehmen in meinem Bereich werden von Fall zu Fall Kontrollflüge zwecks Überprüfung der Besatzungen und Unternehmen aus Flugsicherheitsgründen von Mitarbeitern meiner Luftfahrtgruppen durchgeführt. Im vorliegenden Falle soll die Luftreederei Karl He., die einen gewerblichen Gelegenheitsverkehr betreibt, durch den Leiter des Referates Flugbetrieb und -technik, Herrn Dipl.Ing. Neu, während eines Amerikafluges nach New York und zurück im genannten Sinne überprüft werden".

In Ausführung der ihm gegebenen Anordnung habe Neu - ebenfalls in Widerspruch zu der erteilten Fluggenehmigung des Bundesministers für Verkehr - bestimmt, daß anstelle einer einzigen Besatzung die Besatzungen Me./H. und St./v. d. Hel. an dem Flug teilnehmen sollten, anderenfalls er den Flug nicht genehmigen werde. Unmittelbar vor dem Flug habe Neu erklärt, er werde beim Start der Maschine die Prüfung der Flugzeugführer v. d. Hel. und H. durchführen. Eine Überprüfung der

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



Typenberechtigung der beiden Copiloten sei aber unzulässig gewesen. Beide seien bereits seit dem 14. Oktober 1957 - das ist unstreitig - im Besitz einer Fluglizenz für die DC 4 gewesen. Die Bescheinigung hierfür habe der Chefpilot St. [REDACTED] ausgestellt. Deshalb habe keine Veranlassung bestanden, eine erneute Prüfung vorzunehmen. Dennoch habe Neu [REDACTED] erklärt, daß v. d. Hel [REDACTED] und H [REDACTED] erst nach durch ihn persönlich erfolgter Abnahme der Typenberechtigung flugberechtigt seien, obwohl er (Neu [REDACTED]) einen Pilotenschein für den Flugzeugty DC 4 - das ist wieder unstreitig - nicht besessen habe und damit für eine Überprüfung nicht geeignet gewesen sei.

Obwohl die Besatzung Me [REDACTED] / H [REDACTED] für den Start vorgesehen gewesen sei, habe Neureiter anstelle dieser Besatzung die Flugzeugführer St. [REDACTED] / v. d. Hel [REDACTED] eingesetzt mit der Begründung: "Das kommt gar nicht in Frage, ich mache jetzt erst mit v. d. Hel [REDACTED] einen take off check". St. [REDACTED] Gegenvorstellungen seien ohne Erfolg geblieben. Durch die unzulässige Anordnung und Durchführung der Typenberechtigungsprüfung sei der Unfall verursacht worden. Durch eine solche Prüfung, bei der die aus den USA übernommene Luftsicherheitsanordnung Nr. 405 vom 15. Juni 1956 zu beachten gewesen sei, werde ein künstlicher Gefahrenzustand herbeigeführt, der ein erhöhtes Risiko in sich schließe. Unter einem "take off check" sei eine Startprüfung unter besonders erschwerenden Bedingungen zu verstehen, also ein Start ohne volle Motorenkraft. Die mehrfachen Äußerungen Neureiters am Vortage und kurz vor dem Start, daß er beim Start die Überprüfung des Copiloten v. d. Hel [REDACTED] in der angegebenen Weise durchführen wolle, seien ein ausreichender Beweis dafür, daß Neu [REDACTED] beim Start dies tatsächlich getan und entsprechende Anordnungen erteilt habe. Es bleibe kein anderer Schluß übrig, als

daß v d Hel auf eine Anweisung des Neu die Luftschraubenblätter mindestens eines Motors, höchstwahrscheinlich aber von zwei Motoren in Segelstellung gebracht habe. Nach dem Untersuchungsbericht des Luftfahrtbundesamtes Braunschweig vom 12. April 1958 und 5. Juni 1959 seien die Motoren in tadellosem Zustand gewesen. Eine technische Störung der Motoren scheide nach fachmännischen Überlegungen aus. Demnach habe Neu bei der Durchführung der "type reating" absichtlich Gefahrenzustände herbeigeführt. Dies habe St als Flugkapitän nicht mehr verhindern können, nachdem Neureiter auf seinen Anordnungen beharrt habe. Wäre die Prüfung unterblieben und hätte die ursprünglich vorgesehene Besatzung Me/H die Maschine gestartet, so wäre der Absturz nicht erfolgt. Eine solche Prüfung hätte aber auch allein deshalb unterbleiben müssen, weil Passagiere an Bord gewesen seien. Die Eheleute Dr. Ho von dem Reisebüro T in Wu, für das er (der Kläger) Flugreisen durchgeführt habe, seien als Passagiere anzusehen. In der Anordnung und Durchführung der Typenberechtigungsprüfung liege eine vorsätzliche Amtspflichtverletzung des Ministerialdirigenten Dr. B und des Diplom-Ingenieurs Neu. Aber selbst wenn man davon ausgehe, daß Neu eine Prüfung der Typenberechtigung nicht durchgeführt habe, sei eine Haftung des beklagten L gegeben, weil Neu es schuldhaft unterlassen habe, gegen Verletzungen der Luftsicherheitsvorschriften durch Dritte einzuschreiten. Anderweiter Ersatz sei nicht zu erlangen. Vorerst werde nur ein Teilschaden geltend gemacht, und zwar in Höhe von 500 DM für die Bergung des Flugzeugwracks und in Höhe von je weiteren 500 DM für die Bestattungskosten der Resi He und des Diplom-Ingenieurs Neu.

Der Kläger hat beantragt, das beklagte L. zu verurteilen, 1.500 DM nebst 8 % Zinsen seit dem 3. Dezember 1957 zu zahlen.

Das L. hat gebeten, die Klage abzuweisen, und Widerklage erhoben mit dem Antrage festzustellen, daß dem Kläger aus dem Flugzeugunfall vom 3. November 1957 keine Ansprüche gegen das L. zuständen.

Es hat vorgetragen: Neu. habe lediglich im Rahmen der Aufsichtspflicht über Luftfahrtunternehmen einen Kontrollflug zur Überprüfung der Besatzung und des Unternehmens He. aus Flugsicherungsgründen durchgeführt; eine Überprüfung der Typenberechtigung der Flugzeugführer v. d. Hel. und H. habe er nicht vornehmen sollen und nicht vorgenommen. Er sei nicht im Sinne der allgemeinen Luftaufsicht, sondern im Rahmen der speziellen Aufsicht über ein Luftfahrtunternehmen tätig gewesen. Eine solche Aufsicht stelle eine Kontrollfunktion dar, die sich u.a. insbesondere beziehe auf: das Verhalten der Besatzung an Bord während der Flugreise, die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften für die Beförderung von Passagieren; hierunter falle auch eine gewisse Arbeitszeitkontrolle hinsichtlich der Inanspruchnahme des Personals. Bei dem Flug Neu. vom 3. November 1957 habe es sich um einen routinemäßigen Informationsflug gehandelt, der nur deshalb erforderlich gewesen sei, weil der Kläger erst kurze Zeit vorher den Flugverkehr von Deutschland nach den USA aufgenommen habe. Solche Informationsflüge würden in unregelmäßigen Abständen durchgeführt, um Unternehmen und Besatzung aus Flugsicherheitsgründen zu kontrollieren und um Erfahrungen über den Flugbetrieb des Unternehmens zu gewinnen. In der Fluggenehmigung des Bundesverkehrsministeriums sei nichts darüber enthalten gewesen, daß der Flug nach New York und zurück

nur mit einer Besatzung durchgeführt werden solle. Die Einteilung einer zweiten Besatzung sei notwendig gewesen, weil sonst die Auflage über die Begrenzung der Flugstunden nicht eingehalten werden können. Unrichtig sei, daß Neu [REDACTED] unmittelbar vor dem Abflug erklärt habe, er werde beim Start die Prüfung vornehmen. Ebenso sei es nicht richtig, daß er die Besatzungen ausgetauscht habe, um zunächst v [REDACTED] d [REDACTED] Hel [REDACTED] prüfen zu können. Die Einteilung der Besatzung habe St [REDACTED] vorgenommen. Neu [REDACTED] habe überhaupt nichts mit der Führung des Flugzeugs zu tun gehabt. Er habe vielmehr lediglich eine passive Kontrollfunktion ausgeübt. Im übrigen sei es für Neu [REDACTED] ohne Funksprechanlage unmöglich gewesen, v [REDACTED] d [REDACTED] Hel [REDACTED] beim Start Anweisungen zu geben. Der Sachvortrag des Klägers stehe in krassem Widerspruch zu seinen Ausführungen in dem von ihm geführten Prozeß gegen die Versicherungsgesellschaft. In diesem Prozeß habe der Kläger behauptet, daß der Unfall auf einem unglücklichen Versehen des Piloten beruhe; durch versehentliche Betätigung der featherknöpfe (to feather bedeutet die Blätter der Luftschraube in Segelstellung bringen, wodurch der Luftwiderstand verringert wird) seien die Propeller in Segelstellung gegangen und dadurch zwei Triebwerke zum Stillstand gebracht worden.

Der Kläger hat gebeten, die Widerklage abzuweisen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und der Widerklage stattgegeben. Die Berufung des Klägers ist - nach einer eingehenden Beweisaufnahme - zurückgewiesen worden. Mit seiner Revision verfolgt der Kläger seinen Klageantrag und den Antrag auf Abweisung der Widerklage weiter. Das beklagte L [REDACTED] bittet, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

Der Kläger kann nach dem von ihm vorgetragenen Sachverhalt gegenüber dem beklagten L. Schadenersatzansprüche wegen Amtspflichtverletzung nur geltend machen, wenn Bedienstete des L. bei der Ausübung der Luftaufsicht rechtswidrig auf die Führung des Flugzeugs Einfluß genommen oder ein gebotenes Eingreifen unterlassen und dadurch den Absturz mindestens mitverursacht haben.

1. Rechtsgrundlagen für die Ausübung der Luftaufsicht waren in der hier in Betracht kommenden Zeit das Luftverkehrsgesetz (§ 17) und die Verordnung über den Luftverkehr (LVO), beide i.d.F. vom 21. August 1936 (RGBl I 653, 659), deren Geltung durch den Zusammenbruch des Deutschen Reiches und dessen Folgen nicht beseitigt worden ist (Meyer, Luftrecht in fünf Jahrzehnten, S. 440; Wegerdt-Diehl, Probleme des deutschen Luftrechts S. 79).

In § 43 LVO heißt es:

- (1) Die Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen führt das Luftamt, in dessen Bezirk das Unternehmen seinen Sitz hat. Über Fluglinienunternehmen führt die Aufsicht der Reichsminister der Luftfahrt.
- (2) Die Aufsichtsbehörde ist berechtigt, die Geschäfts- und Betriebsführung jederzeit nachzuprüfen.
- (3) Änderungen der Betriebsgrundlagen, die Gegenstand der Genehmigung waren, bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

2. Für die Prüfung des fliegenden Personals ist die auf Grund des § 17 Abs. 2 Nr. 1 des früheren Luftverkehrsgesetzes in Verbindung mit Art. 129 Abs. 1 GG von der Bundesregierung erlassene Prüfverordnung für Luftfahrer maßgebend (7. Änderungsverordnung zur LVO vom 21. Juni 1955 - BGBl I 321, 324). In ihrem § 77 ist bestimmt, daß die Prüfungen vor einem

Prüfungsrat abzulegen sind, der sich aus dem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern zusammensetzt. Bei den Flugzeugführern werden in den ihnen nach Bestehen der Prüfung auszuhändigenden Luftfahrerschein die Flugzeugmuster eingetragen, die sie fliegen dürfen (§§ 15, 18 Abs. 3, 11 der Prüfungsordnung). Die Bescheinigung eines berechtigten Fluglehrers, daß gewisse Bedingungen erfüllt sind, genügt für die Eintragung von Flugzeugmustern im Luftfahrerschein (§§ 11 Ziff. 1 b, 2 aaO). Die Durchführung eines Starts unter erschwerten Bedingungen ist nicht vorgeschrieben (§§ 9, 13, 17 aaO).

3. Für die Führung eines Luftfahrzeugs, insbesondere die Einhaltung der Verkehrsregeln, ist der Führer (Kommandant) verantwortlich (§§ 64 LVO; Kapitel 2. 3.1 und 2.4 der Luftverkehrsregeln für das Gebiet der Deutschen Bundesrepublik; BAnz 1953 Nr. 104 S. 1 ff - abgedruckt bei Weimar, Neue Luftfahrtgesetzgebung S. 26 f, jetzt vgl. § 29 Abs. 3 Luftverkehrsgesetz n.F.). Seinen Anordnungen ist Folge zu leisten.

4. Nach § 63 LVO hat sich jeder Luftfahrer so zu verhalten, daß Sicherheit und Ordnung im Luftverkehr gewährleistet sind und die Allgemeinheit oder der Einzelne durch die Luftfahrt nicht gefährdet wird. In Kapitel 3.1.1. der Luftverkehrsregeln heißt es: Ein Luftfahrzeug darf nicht in einer nachlässigen oder leichtsinnigen Weise geführt werden, die das Leben oder das Eigentum anderer Personen gefährden kann.

Danach hätten die Bediensteten des L. rechtswidrig gehandelt, wenn sie in der vom Kläger behaupteten Weise in die Befugnisse des Flugzeugführers eingegriffen, insbesondere wenn sie der Überprüfung des Personals dienende gefährliche Maßnahmen gefordert, angeregt oder auch nur trotz der Möglichkeit, sie zu verhindern, geduldet hätten.

II.

Das Berufungsgericht geht davon aus, daß der Absturz des Flugzeuges durch das Abstellen eines Motors und den - gewollten oder ungewollten - Ausfall eines zweiten herbeigeführt worden sei. Es hält eine Amtspflichtverletzung des Ministerialdirigenten Dr. B. nicht für gegeben und das Verlangen Neu, den Flug mit zwei Besatzungen vorzunehmen, nicht für rechtswidrig, ebensowenig eine lediglich passive Kontrolle der Flugzeugführer während des Fluges. Es hält nicht für nachgewiesen, daß Neureiter über eine solche, nur im "Anschauen" des gesamten Verhaltens der Besatzung während des Fluges bestehende Kontrolle hinaus irgend etwas getan habe, was die für das Unglück ursächliche Gefahrenlage habe herbeiführen können. Es läßt deshalb dahingestellt, ob Neu die nötige Qualifikation für die Ausübung der allgemeinen Luftaufsicht bei dem Flug vom 3. November 1957 besessen hat.

III.

Die Revision bleibt ohne Erfolg.

Als unbegründet erweisen sich die Rügen, mit denen die Revision die Ansicht des Berufungsgerichts angreift, eine über eine lediglich passive Kontrolle hinausgehende Tätigkeit Neu sei nicht erwiesen.

1. a) Unbegründet ist der Angriff, das Berufungsgericht habe wesentliches Parteivorbringen übersehen, nämlich den Vortrag, daß Diplom-Ingenieur Neu auf einem Fluge nach Kairo nicht nur ein stiller Beobachter gewesen sei, sondern selbst schriftlich berichtet habe, er habe den Bordwart We besonders überprüft, und die hierfür angebotenen Beweise nicht erhoben (Schriftsatz vom 14. Dezember 1959, wiederholt im Schriftsatz vom 4. Juli 1960;

Schriftsatz vom 6. Dezember 1961). Der Wortlaut des Teils des Berichtes, der sich auf We [REDACTED] bezieht, ist nicht bestritten. Er lautet:

Ganz besonders überprüfte ich während des Fluges den Bordwart We [REDACTED], der bei uns den Antrag auf Ausstellung des Bordwartscheins nach § 83 IVO gestellt hatte. Er bestand die Überprüfung glänzend. Der Schein wurde ihm bereits ausgestellt.

Wie die Überprüfung des Bordwarts erfolgte, ist nicht gesagt. Soweit der Inhalt des Berichtes feststand, war eine Beweiserhebung überflüssig. Hinsichtlich des sonstigen Inhalts erübrigt sich eine Prüfung, ob das Gericht sich entsprechend den Anträgen des Klägers hätte Kenntnis verschaffen müssen oder ob diese Anträge auf eine unzulässige Ausforschung hinausliefen. Denn nachdem der Bericht in der Revisionsinstanz vorgelegt worden ist, hat die Revision nicht vorzutragen vermocht, sein bisher nicht bekannter Inhalt stütze die Klagebehauptungen. Wenn hier ein Verfahrensfehler des Berufungsgerichts vorläge, könnte das Urteil daher nicht auf ihm beruhen (§ 549 ZPO).

b) Das Berufungsgericht hat zu dem Bericht und zu den Beweisanträgen, die hinsichtlich des Berichtes gestellt waren, nicht ausdrücklich Stellung genommen. Darin liegt nicht, wie die Revision meint, ein Verstoß gegen § 551 Ziff. 7 ZPO. Es ist nicht erforderlich, daß die Urteilsbegründung bei der Beweismwürdigung zu jedem einzelnen Vorbringen und jedem Antrag Stellung nimmt, wenn sich nur ergibt, daß eine sachentsprechende Beurteilung stattgefunden hat (BGHZ 3, 162, 175). Das ist der Fall; das Berufungsgericht hat sich mit den erhobenen Beweisen eingehend auseinandergesetzt. Wenn das Berufungsgericht angesichts der Aussage des Zeugen Me [REDACTED], der über unzulässige Eingriffe während des Kairo-Fluges am besten Be-

scheid wissen mußte, aus dem Bericht über die Überprüfung des Bordwerts We[REDACTED] keine Schlüsse dahin gezogen hat, Neu[REDACTED] habe ---- bei dem Fluge vom 3. November 1957 in die Flugzeugführung eingegriffen, so liegt hierin kein Verstoß gegen die Grundsätze der Beweiswürdigung.

c) Das beklagte L[REDACTED] hat sich im Termin vom 10. April 1961 geweigert, den Bericht vorzulegen, obwohl der vom Gericht beauftragte Sachverständige die Vorlage angeregt hatte. Ohne Grund meint die Revision, das L[REDACTED] habe damit gegen die ihm obliegende Aufklärungs- und Wahrheitspflicht verstoßen (§ 138 ZPO) mit der Folge, daß sich die Beweislast umgekehrt habe. Denn abgesehen von der Frage, ob der Kläger vom beklagten L[REDACTED] die Einsicht des Berichtes und dessen Vorlage im Rechtsstreit verlangen konnte (§ 810 BGB, § 422 ZPO), hat das L[REDACTED] im unmittelbaren Anschluß an seine Weigerung, den Bericht vorzulegen, erklärt, es werde seinen Standpunkt überprüfen, falls das Gericht ihm die Vorlage aufgabe. Die Voraussetzungen, unter denen nach § 444 ZPO ein vereiteter Beweis als geführt angesehen werden kann, liegen daher nicht vor; ebensowenig kommt eine Umkehrung der Beweislast in Betracht.

2. a) Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe der Aussage des Zeugen Ha[REDACTED] nicht jede Bedeutung absprechen dürfen. Dieser hatte angegeben, Neu[REDACTED] habe ihm gesagt, er sei amtlich dafür eingesetzt, H[REDACTED] und v. d. Hel[REDACTED] für die DC 4 reating auszuhecken (das heißt: für die Typenberechtigung zu prüfen), aus diesem Grunde nehme er an dem Fluge teil, gleichzeitig würde er einen Route-check durchführen, um zu sehen, wie das Unternehmen Herfurtner einen Flug von D[REDACTED] nach New York durchführe, ob insbesondere die Sicherheitsbestimmungen gewahrt seien. Der Zeuge Ha[REDACTED] - so meint die Revision -

habe genau zwischen den beiden Aufgaben, die Copiloten aus-
zuchecken und einen Route-Check durchzuführen, unterschieden,
auschecken sei mehr als passive Kontrolle.

Das Berufungsgericht hat diese Aussage gewürdigt
(BU S. 18). Es ist dabei nicht von falschen Voraussetzungen
ausgegangen. Der Vortrag der Revision, es habe übersehen,
daß Neu [REDACTED] und Ha [REDACTED] sich nicht nur im Vorbeigehen
unterhalten, sondern zusammen Kaffee getrunken hätten, ist
unrichtig; Ha [REDACTED] hat erklärt, "sonst habe ich mit
Neu [REDACTED] nicht gesprochen, vielmehr mich an den Tisch
der beiden Stewardessen und We [REDACTED] gesetzt und mit ihnen
eine Tasse Kaffee getrunken". Das Berufungsgericht hat
seine Ansicht, der Aussage des Zeugen könne kein größeres
Gewicht beigelegt werden, damit begründet, daß sich Ha [REDACTED]
und Neu [REDACTED] im Vorbeigehen unterhalten hätten und ein
Mißverständnis nicht ausgeschlossen sei. Das liegt ebenso
im Rahmen der dem Tatrichter vorbehaltenen Beweiswürdigung
wie die abschließende Feststellung des Berufungsgerichts,
der Aussage Ha [REDACTED] sei nicht mehr zu entnehmen, als
sich auf Grund der Aussagen der Zeugen G [REDACTED], Me [REDACTED]
und Ne [REDACTED] feststellen lasse, (durch die ein Eingreifen
Neu [REDACTED] in die Flugzeugführung nach der Ansicht des
Berufungsgerichts nicht bestätigt wurde).

b) Unbegründet ist weiter die Rüge, das Berufungs-
gericht habe die Aussage des Zeugen Me [REDACTED] falsch
gewürdigt, der die Beweisfrage (Nr. I 2 des Beweisbe-
schlusses vom 13. Oktober 1960: Neureiter habe erklärt,
daß der Grund seiner Teilnahme die Überprüfung des type
reating des H [REDACTED] und v [REDACTED] Hel [REDACTED] sei) bejaht habe. Das
Berufungsgericht hat zu der Aussage Stellung genommen
(BU 17 und 18) und sie dahin ausgelegt, die Kontrolle
Neu [REDACTED] habe nur das "Anschauen" des gesamten Verhaltens
während des Fluges umfaßt. Diesen Ausdruck hat der Zeuge

gebraucht. Die Auslegung des Berufungsgerichts ist möglich und daher mangels anderer in der Revisionsinstanz nachprüfbarer Angriffe vom Revisionsgericht seiner Beurteilung zu Grunde zu legen.

c) Ohne Erfolg bleibt auch die Rüge, das Berufungsgericht habe bei der Beurteilung des Zeugen Ne[REDACTED] dessen Angaben vor der Polizei, die ihm vorgehalten wurden und die er als richtig bestätigte, nicht berücksichtigt. Ne[REDACTED] hatte vor Gericht angegeben, St[REDACTED] habe am 1. November 1957, also zwei Tage vor dem Unglück, bei einem Zusammensein des Personals der Firma He[REDACTED] im Verlaufe eines Gesprächs über einen Zwei-Motoren-Start Neu[REDACTED] auf die Schulter geklopft und gesagt: "Also das machen wir mit dem "two engine take off" (= Zwei-Motoren-Start); er - Ne[REDACTED] - habe das in diesem Augenblick auf den für den 3. November 1957 vorgesehenen Flug bezogen. In der polizeilichen Aussage hatte Ne[REDACTED] angegeben, St[REDACTED] habe zu Neu[REDACTED] gesagt, daß am 3. November 1957 beim Start ein "two engine take off" gemacht werden solle. Diese Aussage wurde Ne[REDACTED] bei seiner gerichtlichen Vernehmung vorgehalten. Er erklärte darauf: "Ich kann heute nicht mehr bestimmt sagen, daß sich die Äußerung St[REDACTED] über den Zwei-Motoren-Start speziell auf den Flug vom 3. November 1957 bezog. Ich habe die damaligen Vorgänge nicht mehr im einzelnen in Erinnerung, aber was ich über die Besprechung zwischen St[REDACTED] und Neu[REDACTED] damals bei der Polizei gesagt habe, wird durchaus richtig gewesen sein". Im weiteren Verlauf der Vernehmung erklärte er: "Nachdem der Unfall passiert war, habe ich den Rückschluß gezogen, daß sich die von mir gehörte Bemerkung St[REDACTED] gegenüber Neu[REDACTED] am 1. November 1957 auf den Start bezog, bei dem das Flugzeug verunglückt ist". Das Berufungsgericht hat die Aussage ausführlich gewürdigt

(BU 18, 19). Es stellt fest, der Zeuge habe nicht bekunden können, was Neu [REDACTED] im Verlauf des Gespräches mit St [REDACTED] gesagt und welche Antwort er St [REDACTED] auf dessen Bemerkung "Das machen wir schon mit dem two engine take off" gegeben habe. Wenn es glaubt, der so lautenden Aussage einen Beweis für die Verabredung eines gefährlichen Starts nicht entnehmen zu können, so liegt das im Rahmen der tatrichterlichen Beweiswürdigung und läßt einen revisionsrechtlich beachtlichen Fehler nicht erkennen.

d) Ebenso bleibt die Rüge erfolglos, das Berufungsgericht habe entgegen § 286 ZPO das Gutachten des Sachverständigen Sch [REDACTED] nicht berücksichtigt, wonach tatsächlich ein Zweimotorenstart durchgeführt worden und der Absturz des Flugzeugs mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auf das Abstellen der Motoren 1 und 2 und nicht auf einen technischen Mangel zurückzuführen sei. Das Berufungsgericht ist von der Möglichkeit eines nicht auf technische Mängel, sondern auf das Abstellen der Motoren zurückzuführenden Zweimotorenstarts ausgegangen (BU 20 unten) und hatte daher keinen Anlaß, sich hinsichtlich dieser Frage mit dem Gutachten auseinanderzusetzen.

e) Beim Start des Flugzeugs saß nach den Feststellungen des Berufungsurteils der Flugzeugführer v. d. Hel [REDACTED] auf dem Kommandantsitz, der Chefpilot St [REDACTED] daneben auf dem Sitz des Copiloten; Neu [REDACTED] stand in der Führerkabine. Das Berufungsgericht hat aus dem Aufenthalt Neu [REDACTED] in der Kabine gefolgert, er habe sich den Start "ansehen" wollen. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe nicht gewürdigt, daß die Sitzordnung die vorhergehenden Gespräche bestätigt habe und daß der Aufenthalt Neu [REDACTED] in der Führerkabine mangels Sitzgelegenheit nur kurz möglich gewesen sei, also den Grund gehabt haben müsse, den Start - und zwar einen ungewöhnlichen - zu ver-

folgen. Die Rüge dringt nicht durch. Wenn das Berufungsgericht keine so weitgehenden Schlüsse gezogen hat, so liegt das im Rahmen der ihm vorbehaltenen Tatsachenwürdigung; ein in der Revision beachtlicher Rechtsfehler ist nicht ersichtlich.

f) Ohne Erfolg bleibt die Rüge, das Berufungsgericht habe die Aussage des Zeugen Wi●, die es für unbeachtlich hält, anders würdigen müssen (BU 19). Das Berufungsgericht hat die Gründe, aus denen es den Angaben des Zeugen nicht folgt, dargelegt. Diese Würdigung läßt einen Denkfehler oder einen sonstigen Rechtsverstoß nicht erkennen; daß sich die Darstellung des Zeugen weitgehend mit den Aussagen anderer Zeugen und dem festgestellten Sachverhalt deckt, hinderte das Berufungsgericht nicht, ihr hinsichtlich der nicht anderweit bestätigten Angaben den Beweiswert zu versagen; Wie es feststellt, hat Wi● diese Angaben erst weit über ein Jahr nach dem Unglück gemacht, obwohl er seit dem 11. Lebensjahr als Pflegekind in der Familie des Klägers aufgewachsen war; der Schluß des Berufungsgerichts, es hätte nichts näher gelegen, als daß Wi● dem Kläger alsbald alle ihm bekannten Umstände über die mögliche Unfallursache mitgeteilt hätte, ist möglich und sehr wohl geeignet, die Glaubwürdigkeit der später gemachten, für die Klage günstigen und nicht anderweit bestätigten Angaben zu beeinträchtigen.

g) Entgegen der Ansicht der Revision liegt auch kein Verstoß gegen § 286 ZPO darin, daß das Berufungsgericht dem Antrag des Klägers auf Vernehmung seiner Ehefrau, seines Sohnes und der Josefine Wi● nicht stattgegeben hat (Sitzungsniederschrift vom 10. April 1961), die Angaben darüber machen sollten, was Wi● über die Äußerungen Neu●●●●●●●●●● betreffend die Ausschekung der Copiloten ihnen

erzählt habe. Da das Berufungsgericht die vor ihm gemachte Aussage des Zeugen Wi [REDACTED] auf Grund des langen Schweigens über diese angeblich von ihm gemachten Beobachtungen trotz Schwebens von Ermittlungen und trotz seiner engen persönlichen Beziehungen zum Kläger nicht als beweiskräftig angesehen hat, hatte es keinen Anlaß, Beweis darüber zu erheben, ob der Zeuge - jedoch ebenfalls lange Zeit nach dem Unglück - anderen Personen gegenüber die gleichen Angaben gemacht hatte.

h) Ohne Grund meint die Revision, das Berufungsgericht hätte auch den Umstand in Erwägung ziehen müssen, daß Neu [REDACTED] die Prüfungsunterlagen der Prüflinge mitgenommen habe; der Kläger habe ausdrücklich darauf hingewiesen (Schriftsatz vom 6. Dezember 1961 Seite 10); auch diese Tatsache spreche dafür, daß Neu [REDACTED] die Copiloten habe überprüfen wollen. Ferner habe der Kläger auf die Aussage des Zeugen Oberregierungsrat Dr. Di [REDACTED] in der Verhandlungsniederschrift vom 16./17. Januar 1958 des Luftfahrtbundesamtes zu diesem Punkte hingewiesen, wo es heißt:

"Die Frage, auf Grund welcher Unterlagen allen vier Besatzungsmitgliedern die type reating für DC 4 in die Luftfahrtscheine eingetragen worden sei, beantwortete Dr. Di [REDACTED] mit dem Hinweis, daß keine Akten oder Unterlagen dafür aufzufinden seien. Herr Neu [REDACTED] müsse diese mit an Bord gehabt haben, sie seien vermutlich mit verbrannt".

Beweis hierfür sei angeboten gewesen durch Beiziehung der Untersuchungsakten. Auf Grund aller dieser Umstände - so meint die Revision - hätte das Berufungsgericht zum Ergebnis kommen müssen, daß hier eine Amtshandlung vorgelegen habe, die weit über die Prüfung nach § 43 LVO hinausgegangen sei.

Wie die Revisionserwiderung zutreffend bemerkt, hatte Neu [REDACTED] nach der Annahme Dr. Di [REDACTED] die Papiere auch der

anderen beiden Besatzungsmitglieder bei sich, die die type reating für den Typ DC 4 nicht erst jüngst erworben hatten und hinsichtlich deren auch der Kläger nicht vorgetragen hat, daß sie ausgescheckt worden sollten. Wenn das Berufungsgericht aus der Mitnahme dieser Papiere durch Neu [REDACTED] keine Schlüsse auf die Art der von Neu [REDACTED] beabsichtigten Prüfung gezogen hat, so läßt dies einen Rechtsfehler nicht erkennen; das Gericht war nicht verpflichtet, sich mit jedem einzelnen Punkt des Parteivortrages ausdrücklich auseinanderzusetzen, und der Kläger kann deshalb auch nichts daraus herleiten, daß es auf diese der Darstellung des Klägers nicht einmal zwingend bestätigenden Punkte nicht ausdrücklich eingegangen ist.

i) Ohne Erfolg rügt die Revision weiter, das Berufungsgericht habe nicht beachtet, daß ein Antrag Neu [REDACTED] an das Ministerium wegen der Genehmigung seiner Teilnahme an dem Fluge nach New York und ein Auftragsschreiben des Ministeriums an Neu [REDACTED] betreffend diesen Flug in den Akten des I [REDACTED] enthalten gewesen, vom I [REDACTED] aber nicht vorgelegt worden seien; der Zeuge Kriminaloberkommissar Ham [REDACTED], der das Vorliegen des Antrages festgestellt habe, hätte vernommen werden müssen. Entgegen dem Vortrag der Revision hat das I [REDACTED] dem Berufungsgericht einen Durchschlag des Antrags Neu [REDACTED] vom 8. Oktober 1957 eingereicht (als Anlage zum Schriftsatz vom 28. September 1961, siehe dort S. 20); das Vorhandensein eines Auftragschreibens des Ministeriums an Neu [REDACTED] hat es bestritten (Sitzungsniederschrift vom 10 April 1961). Im Schriftsatz des Klägers vom 6. Dezember 1961 (S. 9/10) ist zwar behauptet, daß Neu [REDACTED] ein dienstlicher Auftrag für den Flug erteilt worden sei (gemeint ist schriftlich) und Beweis durch Ham [REDACTED] als Zeugen angeboten, sowie beantragt, dem I [REDACTED] die Vorlage des Auftrags aufzugeben. Der Antrag

auf die Vernehmung Ham[REDACTED] ist jedoch mit der Wiedergabe von dessen Feststellung im polizeilichen Ermittlungsverfahren (Bl. 96 der Ermittlungsakten) begründet. Da sich aus dem Vorbringen des Klägers - wie auch aus den beigezogenen Ermittlungsakten - nichts dafür ergibt, daß Ham[REDACTED] in den ministeriellen Akten mehr gesehen habe als den bereits dem Gericht vorgelegten Antrag Neu[REDACTED], lag ein schlüssiger Beweisantrag nicht vor, soweit der Auftrag in Betracht kommt. Das Berufungsgericht war daher nicht verpflichtet, Ham[REDACTED] zu vernehmen, oder dem L[REDACTED] die Vorlage des Auftragsschreibens aufzugeben, für dessen Existenz greifbare Anhaltspunkte - auch nach den Aussagen der Vertreter des L[REDACTED] - nicht gegeben waren. Dann ergibt sich auch, daß greifbare Anhaltspunkte für die Behauptung der Revision fehlen, das L[REDACTED] habe durch die Nichtvorlage des Auftragsschreibens dem Kläger die Beweisführung vereitelt.

3. Ohne Erfolg bemüht sich die Revision, aus gesetzlichen Bestimmungen Anhaltspunkte dafür zu gewinnen, daß Neu[REDACTED] bei dem Flug nicht nur eine passive Kontrolle ausgeübt habe. Sie verweist zunächst darauf, das beklagte L[REDACTED] habe in seinem Schriftsatz vom 26. Oktober 1959 (Klagebeantwortung) S. 5 ausgeführt, Neu[REDACTED] sei gemäß § 43 LVO tätig gewesen, dazu gehöre die flugtechnische Aufsicht, die mit den Anforderungen hinsichtlich der Flugsicherheit und der Einhaltung der diesbezüglichen Bestimmungen zusammenhänge. Im Anschluß daran trägt die Revision vor, eine solche flugtechnische Aufsicht könne aber schon rein begrifflich nicht unter das allgemeine Aufsichtsrecht des § 43 LVO fallen; wenn das beklagte L[REDACTED] ausdrücklich die flugtechnische Aufsicht hinsichtlich der Flugsicherheit und Einhaltung der Bestimmungen zum Gegenstand der Prüfung gemacht habe, so sei damit dargetan,

daß eine passive Kontrolle durch Neu [REDACTED] nicht beabsichtigt gewesen sei und daß dessen Tätigkeit weit über die Norm des § 43 LVO habe hinausgehen sollen. Damit gelangt die Revision von unrichtigen Voraussetzungen aus zu unzutreffenden Schlüssen. Das L [REDACTED] hat in der Klagebeantwortung ausgeführt, die Teilnahme Neu [REDACTED] an dem Fluge habe dem Zwecke gedient, die Aufsicht über ein Luftfahrtunternehmen im Sinne des § 43 LVO auszuüben, und zwar habe es sich nicht um die technische und wirtschaftliche, sondern um die flugbetriebliche Aufsicht gehandelt, die eine ausgesprochene Kontrollfunktion darstelle. Zur Nachprüfung der Betriebsführung war das L [REDACTED] nach § 43 Abs. 2 LVO berechtigt. Inwiefern durch die Einlassung, es sei die flugbetriebliche, rein kontrollierende Aufsicht ausgeübt worden, die Ausübung einer weitergehenden, nicht nur passiven Kontrolle dargetan sei, ist nicht einzusehen.

Die Revision kann auch keinen Erfolg haben, soweit sie darauf abstellt, das Berufungsgericht habe (BU S. 12) im Tatbestand ausgeführt, Neu [REDACTED] habe sich nach dem Vortrag des beklagten L [REDACTED] dahin informieren wollen, ob die notwendige Flugsicherheit im Sinne des § 43 Ziff. 3 LVO gewährleistet sei. Der Revision ist wohl darin recht zu geben, daß die oben unter I wiedergegebene Bestimmung des § 43 Abs. 3 - nicht Ziff. 3 - LVO, die sich mit Änderungen der Betriebsgrundlagen befaßt, nicht geeignet ist, eine Grundlage für die Beteiligung Neu [REDACTED] an dem Fluge abzugeben. Auf diese Bestimmung hat sich aber das beklagte L [REDACTED] in Wirklichkeit nicht beziehen wollen; offenbar liegt eine Verwechslung vor, die darauf beruht, daß das beklagte L [REDACTED] die Aufsicht über Luftfahrtunternehmen in drei Aufgaben unterteilt und vorgetragen hat, daß hier die dritte Aufgabe, nämlich die flugbetriebliche Aufsicht, wahrgenommen worden sei (S. 5 des Schriftsatzes vom 26. Oktober 1959). Damit

entfallen auch die Folgerungen, die die Revision dahin zieht, daß die Beauftragung Neu[REDACTED] mit der Prüfung auch ein Verschulden von dessen Vorgesetzten Dr. B[REDACTED] darstelle und zeige, daß die Überprüfungsvorschriften mangelhaft gewesen seien, also ein Mangel in der Organisation vorgelegen habe.

Ebensowenig vermag die Revision aus den §§ 77 bis 81 und sonstigen Bestimmungen der Prüfungsordnung für das Luftfahrtpersonal ihr günstige Umstände herzuleiten. Denn gerade die Frage, ob Neu[REDACTED] eine Prüfung im Sinne dieser Bestimmungen vornehmen wollte, ist streitig, und wenn er hierzu überhaupt nicht berechtigt war, so ließen sich aus diesem Umstand Schlüsse eher gegen als für die Annahme herleiten, er habe eine solche Prüfung vornehmen wollen. Das Berufungsgericht mußte auch nicht aus dem Umstand, daß er auf dem Kairo-Flug den Bordwart We[REDACTED] "überprüft" und die Ausstellung des Bordwartscheins an ihn auf Grund dieser Prüfung veranlaßt hat, schließen, Neu[REDACTED] habe in die eigentliche Führung des Flugzeugs eingegriffen, sei es auch nur durch gegenüber dem Flugkapitän ausgesprochene Anregungen oder Wünsche, weil nichts Näheres über die Art feststeht, in der Neu[REDACTED] den ebenfalls getöteten Bordwart We[REDACTED] überprüft hat.

Richtig ist, daß nach der Luftsicherheitsanweisung Nr. 405, einer amerikanischen Vorschrift, Flugzeugführer zu Prüfungszwecken Start, Landungen und normale Flugbewegungen mit gedrosselten Motoren auszuführen haben. Der Kläger hat vorgetragen, daß nach dieser Vorschrift auch in Deutschland verfahren worden sei. Das beklagte L[REDACTED] hat das nicht, jedenfalls nicht spezifiziert, sondern nur allgemein die Behauptungen des betreffenden Schriftsatzes

bestritten. Auch wenn man die Behauptung des Klägers insoweit als richtig unterstellt, mußte das Berufungsgericht hieraus nicht den Schluß ziehen, das Abstellen des einen Motors nach dem Start und der gewollte oder ungewollte Ausfall des zweiten sei durch ein Handeln oder eine pflichtwidrige Duldung Neu [REDACTED] verursacht worden.

4. Zusammenfassend ist zu sagen:

Das Berufungsgericht hat die wesentlichen Umstände, die zugunsten der Klage sprechen, in einer revisionsrechtlich nicht zu beanstandenden Weise im einzelnen gewürdigt und auch ihren Zusammenhang nicht außer acht gelassen. Es ist bei seiner Prüfung nicht von unzutreffenden rechtlichen Gesichtspunkten ausgegangen; insbesondere hat es nicht übersehen, daß auch dann eine Haftung des beklagten L [REDACTED] begründet sein könnte, wenn dessen Bedienstete gewagte Flugmanöver auch nur mittelbar veranlaßt oder geduldet hätten. Die Annahme des Berufungsgerichts, es sei nicht bewiesen, daß Neureiter amtspflichtwidrig irgend etwas getan habe, was zu einer für das Flugzeugunglück ursächlichen Gafahrensituation geführt haben könne, hält daher der Nachprüfung stand.

Da das Berufungsurteil auch im übrigen Rechtsfehler nicht erkennen läßt, muß die Revision als unbegründet zurückgewiesen werden.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr. Pagendarm

Dr. Arndt

Gähtgens

Keßler

Dr. Reinhardt