

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

LuftVG §§ 33, 53; BGB § 249 Bb

Zur Haftung des Halters eines tieffliegenden Düsen-
flugzeugs, das durch Lärmirritation eines Kraftfahrers
für einen Unfall im Straßenverkehr ursächlich geworden
ist.

BGH, Urt. v. 1. Dezember 1981 - VI ZR 111/80 - OLG Frankfurt/Main
LG Kassel

17

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 111/80

URTEIL

Verkündet am

1. Dezember 1981

W a l z ,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch den Bundesminister der Finanzen,
dieser vertreten durch das Amt für Verteidigungs-
lasten, F [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. Herrn Helmut R [REDACTED],
Robert-K[REDACTED]-Straße [REDACTED], K[REDACTED] A,
2. Fräulein Cornelia R [REDACTED],
Robert-K[REDACTED]-Straße [REDACTED], K[REDACTED] A,

Kläger und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

17

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. Dezember 1981 durch die Richter Dunz, Scheffen, Dr. Steffen, Dr. Kullmann und Dr. Ankermann

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 25. Zivilsenats in Kassel des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 5. März 1980 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen der Beklagten zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die 19jährige Klägerin zu 2), die etwa seit einem Jahr die Fahrerlaubnis besaß, befuhr mit dem vom Kläger zu 1) gehaltenen Pkw VW am 11. Mai 1978 wie stets gegen 12.45 Uhr ihren Schulweg, die Kreisstraße 4 aus Richtung Kaufungen kommend in Richtung Niestetal-Heiligenrode. In der Nähe des Kilometersteines 8,2 sah sie ein knapp über den Baumwipfeln fliegendes Militärdüsenflugzeug. Sodann hörte sie laute Fluggeräusche, die sich ihr wie ein explosionsartiger Schlag mit dem Hammer auf das Dach ihres Pkw einprägten. Sie erschrak und verlor die Herrschaft über den Pkw, als noch ein zweites Düsenflugzeug über sie im Tiefflug hinwegflog. Schließlich kam sie von der Fahrbahn ab und stieß gegen einen Leitpfosten und



den Kilometerstein; der Wagen überschlug sich und rutschte quer über die Straße. Dem Kläger zu 1) entstand ein Sachschaden in (nicht mehr bestrittener) Gesamthöhe von 1.169 DM. Die Klägerin zu 2) erlitt eine leichte Gehirnerschütterung, Thoraxprellungen, Hautabschürfungen und eine Distorsion der Halswirbelsäule. Sie war einen Tag lang arbeitsunfähig.

Der Kläger zu 1) begehrt Ersatz seiner Sachschäden, die Klägerin zu 2) ein angemessenes Schmerzensgeld.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat dem Anspruch des Klägers zu 1) zur Hälfte entsprochen und der Klägerin zu 2) ein Schmerzensgeld in Höhe von 200 DM zugesprochen. Mit ihrer zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte die Aufhebung des Berufungsurteils und die Zurückweisung der Berufung der Kläger.

Entscheidungsgründe

I.

1. Das Berufungsgericht bejaht die Passivlegitimation der Beklagten und geht davon aus, beim Betrieb der Militärflugzeuge sei durch einen Unfall Körper- und Sachschaden verursacht worden. Es habe eine plötzliche akustische Einwirkung durch die Triebwerke der Düsenflugzeuge gegeben, wenn auch ein Überschallknall im eigentlichen Sinne nicht festzustellen sei.

2. Das Berufungsgericht bejaht auch einen rechtlich zurechenbaren Verursachungszusammenhang zwischen dem plötzlich einsetzenden Lärm eines tieffliegenden Düsenflugzeugs, von dem es feststellt, daß er geeignet sei, auch einen nicht ungewöhnlich sensiblen und schreckhaften, durchschnittlich geübten Kraftfahrer zu einer kurzen, unkontrollierten Bewegung und einem darauf beruhenden Unfall zu veranlassen. Daß es einem besonders geistesgegenwärtigen, "idealen" Kraftfahrer gelingen möge, in dieser Lage das Fahrzeug wieder unter Kontrolle zu bringen, stehe der Zurechnung nicht entgegen.

Indessen rechnet das Berufungsgericht dem Kläger zu 1) die Betriebsgefahr seines Pkw gegenüber der des Flugzeugs mit 50 % an und gelangt hinsichtlich der Klägerin zu 2) zu dem Ergebnis, daß, weil bei Gefährdungshaftung die Genugtuungsfunktion des Schmerzensgeldes entfalle, lediglich ein Ausgleich für die erlittenen Verletzungen vorzunehmen sei, der im vorliegenden Fall zu einem angemessenen Schmerzensgeld in Höhe von 200 DM führe.

II.

Diese Ausführungen halten im Ergebnis den Angriffen der Revision stand.

1. Das Berufungsgericht bejaht zu Recht die Passivlegitimation der Beklagten, die die Revision zwar nicht angreift, die jedoch von Gerichts wegen zu prüfen ist. Der Bundesgerichtshof hat ausgesprochen, daß die Vertragsparteien des Nato-Truppenstatuts gesamtschuldnerisch für Stoßwellenschäden, die von militärischen Düsenflug-

zeugen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland verursacht werden, haften, wenn als Verursacher nur Streitkräfte der Vertragsparteien in Betracht kommen, jedoch ein bestimmter Verursacher nicht zu ermitteln ist (Art. VIII Abs. 5 Buchst. e (ii) und (iii) NTS; BGH, Urt. v. 30. Oktober 1975 - III ZR 79/73 - NJW 1976, 1030). So liegt es nach den insoweit nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts auch im vorliegenden Falle. Daß es sich nicht, auch nicht mittelbar, um Stoßwellenschäden, sondern um Schäden als Folge plötzlicher Lärmentwicklung der Düsenflugzeuge handelt, vermag die Passivlegitimation nicht zu beeinflussen.

2. Die Revision rügt zu Unrecht, daß das Berufungsgericht den Zurechnungszusammenhang zwischen der Lärmentwicklung und den Schäden der Kläger bejaht. Sie berücksichtigt bei ihrer Rüge nicht ausreichend, daß § 33 Abs. 1 LuftVG, anzuwenden gemäß § 53 Abs. 1 LuftVG auch auf militärische Luftfahrzeuge, einen Gefährdungshaftungstatbestand normiert (Hofmann, Luftverkehrsgesetz, § 33, Rdn. 2; herrschende Meinung). Die haftungsrechtliche Zurechnung unterliegt, wie der Senat im Urteil vom 27. Januar 1981 (VI ZR 204/79 - BGHZ 79, 259, 262) ausführlich entwickelt hat, im Bereich der Gefährdungshaftung anderen Grundsätzen, als dies etwa im Bereich der Haftung für Fahrlässigkeit der Fall ist. Der Gefährdungshaftung sind keine Verhaltenspflichten zugrunde gelegt. Sie dient vielmehr dazu, die Auswirkungen einer im Einzelfall in erlaubter Weise gesetzten Gefahr auszugleichen.

a) Dementsprechend kommt es, was offenbar sowohl das Berufungsgericht als auch die Revision verkennen, nicht darauf an, ob der festgestellte

Schadensfall an Hand bisheriger Erfahrungen, insbesondere auch unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nervenstärken der Kraftfahrer, vorausgesehen werden mußte, sondern nur darauf, ob es sich um eine spezifische Auswirkung derjenigen Gefahren handelt, hinsichtlich derer der Verkehr nach dem Sinn der Haftungsvorschrift schadlos gehalten werden soll (Senatsurteil BGHZ 79, 259, 263).

aa) Hier ist zu berücksichtigen, daß die Haftung des Luftfahrzeughalters, obwohl gleichermaßen Gefährdungshaftung, aus wohlerwogenen Gründen über die Haftung des Kraftfahrzeughalters hinausgeht (Hofmann, aaO, § 33, Rdn. 4). So kann sich der Luftfahrzeughalter, anders als der Kraftfahrzeughalter, jedenfalls im Rahmen des § 33 LuftVG nicht darauf berufen, daß der Vorfall ein unabwendbares Ereignis sei (herrschende Meinung, Hofmann, aaO, Rdn. 4; Geigel, Der Haftpflichtprozeß, 17. Aufl., Kap. 29, Rdn. 15; Senatsurteil BGHZ 79, 259, 262). Auch der Einwand höherer Gewalt, der in § 1 Abs. 2 Satz 1 Haftpflichtgesetz für den Bahnbetriebsunternehmer eingeführt ist, steht dem Luftfahrzeughalter nicht zur Verfügung.

bb) Das bedeutet allerdings nicht, daß im Bereich der reinen Gefährdungshaftung der ursächlichen Zurechnung schädigender Auswirkungen keine Grenzen gesetzt wären. Der Senat hat ausgesprochen (BGHZ 79, 259, 263), daß sie sich immer dort ergeben, wo die Schädigung nicht mehr eine spezifische Auswirkung derjenigen Gefahren ist, für die die Haftungsvorschrift den Verkehr schadlos halten will. Insofern hat schon das Reichsgericht (RGZ 158, 34 ff - Silberfuchse) anerkannt, daß eine ursächliche Zurechnung in Frage gestellt sein kann, wenn eine Schädigung durch einen bei objektiver Betrachtung an sich ungefährlichen Vorgang nur infolge einer ungewöhnlichen Empfindlichkeit beim Geschädigten eingetreten ist.

b) Die Entscheidung des Berufungsgerichts hält sich innerhalb dieser Grenzen und ist im Ergebnis nicht zu beanstanden.

aa) Strahlgetriebene Luftfahrzeuge, wie sie modern ausgerüstete Streitkräfte in großer Zahl betreiben, zeichnen sich auch bei Flügen im Unterschallbereich, von denen das Berufungsgericht im vorliegenden Fall ohne Rechtsirrtum ausgeht, durch ein vielfältiges Gefährdungspotential aus. Sie sind einerseits durch ihre hochdifferenzierte Technik, die sich aus ihrer Verwendungsdefinition ergibt, selbst ausfallgefährdet. Aber auch ihr störungsfreier Betrieb erzeugt andererseits bestimmte Gefährdungen für die Umwelt, auf die sie einwirken und deren Grad in dem Maße ansteigt, in dem sich die Flugzeuge anderen Objekten nähern. Das ist insbesondere beim Tiefflug der Fall, von dem in von der Revision nicht beanstandeter Weise auszugehen ist. Typische Gefährdungen auch durch störungsfrei tieffliegende Düsenflugzeuge werden einerseits durch Luftdruck verursacht (vgl. insoweit schon für moderne Hubschrauber Senatsurteil BGHZ 79, 259 ff). Sie können sich aber gleichermaßen auch durch plötzliche Lärmentwicklung ergeben. Zwar kann im Regelfall ohne besondere Feststellungen hierzu noch nicht davon ausgegangen werden, daß die plötzliche Lärmbelastung durch ein Düsenflugzeug schon an sich einen Haftpflichtschaden darstellt. Ein typischer Gefährdungsvorgang ist es aber, wenn die plötzliche intensive Einwirkung auf das Nervensystem der betroffenen Menschen und Tiere zu unwillkürlichen, zumeist nicht steuerbaren Schreck-, Flucht-, Schutz- oder Abwehrreaktionen der Betroffenen führt. Daran, daß dieser Zusammenhang eine spezifische Auswirkung des Tiefflugs von Düsenflugzeugen ist, die

damit auch zu den von der Gefährdungshaftung des Luftfahrzeughalters grundsätzlich zu deckenden Gefahren gehört, kann kein ernsthafter Zweifel bestehen. Das ist in der Rechtsprechung seit langem anerkannt (RGZ 158, 34, 39; OLG Düsseldorf, NJW 1968, 555; OLG Stuttgart, NJW 1968, 2202, wenn auch für den "Überschallknall") und wird auch im Schrifttum nicht bestritten (Ruhwedel, Fluglärm und Schadensausgleich im Zivilrecht, NJW 1971, 642; Rudolph, Haftung für Drittschäden beim Betrieb militärischer Luftfahrzeuge, ZLR 1959, 329; Rinck, Duldungspflicht und Ersatzansprüche gegenüber dem Fluglärm, ZLW 1970, 98 ff; Schleicher/Reymann/Abraham, Das Recht der Luftfahrt, 3. Aufl., Bd. 2, § 33 LuftVG, Anm. 8; Hofmann, aaO, Rdn. 9; Geigel, aaO, Rdn. 18; Wussow, Unfallhaftpflichtrecht, 12. Aufl., Rdn. 796 f).

bb) Wenn sich demnach aus der auf die plötzliche Lärmeinwirkung folgenden Schreckreaktion die Nichtbeherrschung eines Kraftfahrzeugs bis hin zum Unfall entwickelt, gehört das jedenfalls grundsätzlich in den Zurechnungsbereich der Gefährdung durch ein Luftfahrzeug, auch wenn diese Gefahr für den Kraftfahrer häufig beherrschbar sein wird.

Der Revision kann nicht beigespflichtet werden wenn sie meint, darin liege nur die Verwirklichung eines allgemeinen Lebensrisikos.

Der Hinweis der Revision auf Naturerscheinungen wie Gewitter, die ebenfalls zu Schreckreaktionen führen können, geht fehl. Selbst wenn man davon ausgeht, daß diese dem Menschen von Jugend auf vertrauten Erscheinungen sich im Ausnahmefall ebenso unvorhersehbar

einstellen können wie hier das Auftauchen der tief-fliegenden Jäger, so handelt es sich doch bei der Einwirkung von Luftfahrzeugen nicht um eine natur-gegebene, sondern um eine von Menschen willkürlich, allerdings in der Regel erlaubtermaßen gesetzte Gefahr, die zum Ausgleich von der Rechtsordnung mit einer Gefährdungshaftung belastet ist, soweit die Hinnahme ihrer Auswirkungen nicht zumutbar erscheint.

Wenn die Revision demgegenüber meint, es lasse sich entweder nur aus der völlig ungenügenden Fahrpraxis oder aus einer ungewöhnlichen Schreckhaftigkeit und Nervosität der Klägerin zu 2) erklären, daß es zu dem Unfall gekommen sei, dann stehen dem die tatrichterlichen Feststellungen entgegen, die sie ohne Erfolg angreift.

3. Die Revision meint schließlich, für die Gefährdungshaftung der Beklagten bleibe jedenfalls aus Gesichtspunkten des Mitverschuldens der Klägerin zu 2) kein Raum. Sie wendet sich damit gegen die im Grundsatz dem Tatrichter vorbehaltene Verursachungsabwägung, ohne dabei unterlaufene Rechtsfehler aufzeigen zu können.

4. Soweit sich die Revision "vorsorglich" gegen die Erörterungen des Berufungsgerichts zur Schadenshöhe

und zum Schmerzensgeldanspruch der Klägerin zu 2)
wendet, gilt nichts anderes.

Dunz

Scheffen

Dr. Steffen

Dr. Kullmann

Dr. Ankermann