

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 185/72

URTEIL

Verkündet am

21. Februar 1974

K r i e g l ,
Amtsinspektor

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. S [REDACTED] Anna, Fahrlehrerswitwe, [REDACTED] N [REDACTED],
W [REDACTED] str. [REDACTED],
2. S [REDACTED] Eva, geb. am [REDACTED] 1952, [REDACTED] N [REDACTED],
W [REDACTED] str. [REDACTED],
3. S [REDACTED] Hans-Georg, geb. am [REDACTED] 1959, [REDACTED] N [REDACTED],
W [REDACTED] str. [REDACTED],

die Kläger zu 2) und 3) gesetzlich vertreten durch ihre
Mutter, die Klägerin zu 1),

Kläger und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

L [REDACTED] Anneliese, Inhaberin einer Kraftfahrzeugwerkstätte,
[REDACTED] N [REDACTED], M [REDACTED]

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. Februar 1974 durch die Richter Prof. Dr. Nüßgens, Dunz, Scheffen, Dr. Steffen und Dr. Kullmann

für R e c h t erkannt:

Die Revision der Kläger gegen das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Nürnberg vom 12. Juni 1972 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision fallen den Klägern zur Last.

Von Recht wegen

Tatbestand

Die Beklagte ist Witwe und Erbin des Kraftfahrzeugmeisters und Kraftfahrzeughändlers Hans L. (L.). Dieser hatte am 14. April 1967 die Prüfung als Luftfahrer für Privatflugzeuge abgelegt. Am Sonntag, den 30. Juni 1968 mietete er beim Flugbetrieb Sc. in B. ein vier-sitziges, einmotöriges Flugzeug vom Typ Morane, das er auch früher wiederholt geflogen hatte. Nachdem er schon drei Rundflüge ausgeführt hatte, startete er um 18.45 Uhr zu einem weiteren Flug. Dazu hatte er drei Personen, darunter den Ehemann der Erstklägerin und Vater der Kläger zu 2) und 3), eingeladen. Das Wetter war klar, die Temperatur lag bei 28 °.

- 3 -

Nach dem Abheben von der Rollbahn stieg das Flugzeug zunächst steil an, verlor jedoch bald an Höhe und Geschwindigkeit und stürzte etwa zwei Minuten nach dem Start, nachdem es nach links eine Kurve von etwa 180 Grad beschrieben hatte, über den linken Tragflügel ab. Dabei wurden 3 Insassen getötet, darunter L. und der Ehemann der Erstklägerin. Der vierte Insasse wurde schwer verletzt.

Die Kläger sind der Meinung, daß L. den Unfall durch unrichtiges Verhalten als Pilot verschuldet habe. Sie verlangen von der Beklagten Ersatz des ihnen durch den Tod ihres Ehemanns bzw. Vaters entgangenen Unterhalts. Die Beklagte bestreitet ein Verschulden ihres Erblassers und wendet überdies Verjährung ein.

Das Landgericht hat die Klage für dem Grunde nach gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat sie abgewiesen. Die Revision der Kläger verfolgt den Klagsanspruch weiter.

Entscheidungsgründe

I. Eine Haftung nach § 44 LuftVG verneint das Berufungsgericht. Es vermag sich nicht zu überzeugen, daß S. an den Piloten ein Entgelt entrichtet hat und sieht auch sonst keinen Anhalt dafür, daß bei den Beteiligten der Wille zum Abschluß eines Beförderungsvertrags vorhanden war, den diese Haftung voraussetzt (vgl. dazu das Senatsurteil vom 14. November 1967 = LM LuftVO Nr. 5 = VersR 1968, 44).



Diese wesentlich auf tatrichterlicher Würdigung beruhende Beurteilung zieht die Revision nicht in Zweifel.

II. Daher geht das Berufungsgericht davon aus, daß sich eine Haftung des Piloten nur aus den allgemeinen Vorschriften über unerlaubte Handlungen ergeben kann. Auch dies ist rechtlich nicht zu beanstanden und wird von der Revision nicht in Frage gestellt.

1. Das Berufungsgericht vermag sich aber nicht davon zu überzeugen, daß der Pilot den Absturz schuldhaft verursacht habe. Im Gegensatz zum Landgericht hält es dafür, daß jedenfalls im vorliegenden Fall die Regeln des Anscheinsbeweises nicht anwendbar seien. Es führt dazu aus:

Die im Straßenverkehrsrecht entwickelten Regeln zum Beweis des ersten Anscheins könnten nicht ohne weiteres auf den Luftverkehr übertragen werden. Hier seien, soweit aus einem typischen Unfallgeschehen auf ein Fehlverhalten des Piloten geschlossen werden solle, strenge Voraussetzungen zu fordern. Dabei erwägt das Berufungsgericht, ob ein Anscheinsbeweis für ein Fehlverhalten des Piloten sprechen könne, wenn die Maschine in Ordnung gewesen sei, der Pilot sie aber nach einwandfrei verlaufenem Start unter Verletzung örtlicher Sicherheitsvorschriften so früh und steil von der Startbahn abgehoben habe, daß die für den Weiterflug erforderliche Geschwindigkeit zu gering geworden sei.

Diese Frage läßt es aber dahinstehen. Die besonderen Umstände des Unfallverlaufs stehen nach seiner Ansicht hier der Annahme eines typischen Geschehensablaufs ent-

gegen. Hilfsweise nimmt es an, daß diese Gegebenheiten - die festgestellten Auffälligkeiten des Flugzeugs im Flugverhalten und Motorengeräusch - jedenfalls ein atypisches Geschehen darstellen, womit es offenbar meint, daß damit die ernsthafte Möglichkeit eines anderen als durch ein Fehlverhalten des Piloten verursachten Unfallverlaufs bestehe, so daß ein etwaiger erster Anschein erschüttert sei.

2. Das ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

Das Berufungsgericht hat den Sachverhalt, insbesondere die Zulässigerweise verwerteten Aussagen, die im Ermittlungsverfahren von der Polizei erhoben worden sind, eingehend gewürdigt. Dabei stellt es verschiedene Umstände fest, die auf ein atypisches Geschehen hinweisen können. Zunächst hält es, obwohl die spätere Untersuchung des Wracks insoweit keinen Aufschluß gegeben hat, den einwandfreien Zustand des Flugzeugs beim Start deshalb nicht für erwiesen, weil der Vermieter mehrere der vorgeschriebenen Kontrollen versäumt hatte. Sodann habe die Verformung des Propellers nach sachverständiger Ansicht nahegelegt, daß der Motor beim Aufschlagen gestanden habe oder nur mit geringer Leistung gelaufen sei. Nach Zeugenbekundungen sei das Flugzeug auffällig niedrig und langsam geflogen. Ein Zeuge habe den Eindruck gehabt, daß der Motor "stottere". Ein anderer, sachkundiger Zeuge habe beim Linksabbiegen den Eindruck eines "Wegschiebens" gehabt. Andererseits überzeugt sich das Berufungsgericht in erster Linie auf Grund der festgestellten Flugbahn - allerdings in gewissem Widerspruch zu der letzteren Beobachtung - davon,

daß der Pilot versucht hat, zu einer Notlandung wieder den Flugplatz zu erreichen.

Angesichts dieser Umstände beruhen die Zweifel des Berufungsgerichts daran, daß Unfallursache ein Fehlverhalten des Piloten war, nicht auf spekulativen Erwägungen, sondern auf der rechtlich möglichen Feststellung von Umständen, die für ein technisches Versagen oder äußere Einwirkungen als Unfallursache sprechen können. Diese auf tatsächliche Feststellungen gestützten Zweifel sind geeignet, gegen einen ersten Anschein, dessen allgemeine Voraussetzungen das Berufungsgericht deshalb dahinstellen durfte, sprechen, ihn jedenfalls zu entkräften. Dabei war das Berufungsgericht auch nicht gehindert, das Gewicht von Anhaltspunkten für eine nicht von dem Piloten verschulden zu vertretende Unfallursache zusammenzurechnen.

Diese Würdigung des Berufungsgerichts hat auch Bestand, wenn man davon ausgeht, daß jedenfalls in dem zu frühen und möglicherweise zu steilen Abheben von der Startbahn ein Flugfehler festgestellt werden mußte, für dessen Ursächlichkeit für einen Absturz unter anderen Umständen der erste Anschein sprechen mußte. (Die Verletzung solcher Startvorschriften, die nur dem Schutze von Anliegern dienten, hatten dagegen als Unfallursache ohnehin außer Betracht zu bleiben.) Das Berufungsgericht hat nämlich aufgrund der von ihm festgestellten Umstände in rechtlich möglicher Weise gerade ernstliche Zweifel daran, daß sich die Gefährlichkeit dieses Startverhaltens im Unfallgeschehen ursächlich ausgewirkt hat.

Die Revision begibt sich, in dem sie die diesen trichterlichen Zweifeln zugrundeliegenden Feststellungen

angreift, auf den ihr verschlossenen Bereich der tatrichterlichen Würdigung. Ihre in diesem Zusammenhang vorgetragenen Verfahrensrügen hat der Senat im einzelnen geprüft, aber nicht für durchgreifend erachtet (BGHEntlG Art. 1 Nr. 4).

Dies gilt insbesondere, soweit es die urkundenbeweislich verwerteten Aussagen einiger Zeugen für überzeugender erachtet als andere, die die entsprechende Feststellung zu stützen nicht geeignet sind. Es kann auch aus Rechtsgründen nicht beanstandet werden, wenn das Berufungsgericht dem in der Leiche des Piloten festgestellten Blutalkoholspiegel von etwa 0,3 ‰ in Würdigung der Umstände keinen überzeugenden Hinweis auf ein Verschulden des Piloten entnommen hat, zumal es sich dabei auf die Ausführungen des Sachverständigen Dr. Dünkelmayer stützen kann.

3. Auf dieser Grundlage geht das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei davon aus, daß die Klägerin den ihr obliegenden Beweis für ein unfallursächliches Verschulden des L. nicht erbracht hat. Weder hält es, sachverständig beraten, die festgestellte Blutalkoholkonzentration von 0,31 ‰ allein noch in Verbindung mit der Lufttemperatur von 28° C oder mit dem Umstand, daß L. vorher bereits drei Flüge geflogen hatte, für hinreichend. Noch sieht es nicht für erwiesen an, daß Bedienungsfehler vor und während des Starts unfallursächlich geworden sind. Insoweit erhebt die Revision keine Beanstandungen.

III. Schon aus den dargelegten Gründen bleibt die Revision ohne Erfolg. Auf weitere, im Zuge des Rechtsstreits erörterte Bedenken gegen die uneingeschränkte Haftung eines Sportfliegers, der aus Gefälligkeit einen Fahrgast mitnimmt, brauchte nicht eingegangen zu werden.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Nußgens

Dunz

Scheffen

Dr.Steffen

Dr.Kullmann