

Nachschlagewerk: ja
BGHZ : nein

2087 026

LuftVG § 48 Abs. 1; BGB § 277

Zur Frage, ob der Beweis für eine grobfahrlässige Herbeiführung eines Flugzeugabsturzes geführt worden ist.

BGH, Urt. v. 11. Juli 1967 - VI ZR 14/66 - OLG Karlsruhe
LG Karlsruhe

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

VI ZR 14/66

URTEIL

Verkündet am

11. Juli 1967

Kriegl,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Dipl.-Ing. Hassan Sayed K [REDACTED],
Z [REDACTED], Re [REDACTED]straße [REDACTED],
2. der Sheila Nadja K [REDACTED], ebenda,
vertreten durch den Kläger Ziff. 1),

Kläger, Berufungskläger und
Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof.Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma St [REDACTED] L [REDACTED], Deutsche Nah-Luftverkehr AG,
W [REDACTED]/Rh [REDACTED], Flughafen Köln-B [REDACTED],
gesetzlich vertreten durch ihren Vorstand, Herrn Kü [REDACTED],

Beklagte, Berufungsbeklagte
und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -.

- 2 -

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 4. Juli 1967 unter Mitwirkung der Bundesrichter Hanebeck, Dr. Bode, Dr. Hauß, Heinr. Meyer und Dr. Nüssgens

für Recht erkannt:

Die Revision der Kläger gegen das Urteil des 2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 17. Dezember 1965 wird zurückgewiesen.

Die Kosten der Revision werden den Klägern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Erstkläger charterte am 9. 1962 bei der Beklagten ein zweimotoriges Flugzeug des Typs T Bo- für einen Flug seiner Ehefrau von We (S) nach D. Der Flugzeugführer T der Beklagten startete am Mittag dieses Tages in We bei gutem Wetter und guter Sicht. Die Ehefrau des Klägers saß neben ihm auf dem Kopilotensitz. In R-Bi bei I/Westf. stürzte die Maschine auf einer Viehweide ab. Beide Insassen fanden den Tod. Die Ehefrau des Klägers ist vom Kläger und der gemeinsamen Tochter, der Zweitklägerin, beerbt worden.



Die Kläger haben aus der von der Beklagten abgeschlossenen Unfallversicherung (§ 50 LuftVG) 37 858,30 sfr = rund 35 000 DM erhalten. Sie haben vorgetragen, bei dem Absturz seien Banknoten, Schmucksachen und persönliche Gebrauchsgegenstände der Ehefrau des Klägers zerstört worden oder in Verlust geraten. Der hierdurch entstandene Schaden belaufe sich auf 60 990 sfr. Von diesem Betrag, zu dessen Ersatz sie die Beklagte für verpflichtet halten, ziehen sie die erhaltenen 37 858,30 sfr ab. Sie ziehen weiter einen Betrag von 21 212,70 sfr ab, weil die Schadensersatzforderung in dieser Höhe vom Erstkläger im Einvernehmen mit der Zweitklägerin gegenüber der Forderung der Beklagten auf Bezahlung von Charterflügen zur Aufrechnung gestellt worden ist. Danach verbleibt nach Ansicht der Kläger eine Forderung auf Zahlung von 1 919 sfr oder von 1 768,35 DM. Ferner verlangen die Kläger Erstattung eines Teils der Bestattungskosten, die nach ihrem Vortrag insgesamt über 20 000 DM betragen haben. Die Klageforderung ist im ersten Rechtszug mit 23 303,20 DM, im zweiten Rechtszug mit 21 768,35 DM angegeben worden.

Die Kläger sind der Auffassung, der Absturz der Maschine sei auf eine grobe Fahrlässigkeit des Flugzeugführers zurückzuführen. Sie haben hierzu vorgetragen:

Die Maschine habe vor dem Absturz an Geschwindigkeit und Höhe verloren, weil der linke Motor ausgefallen sei. In dieser Lage habe es dem Flugzeugführer möglich sein müssen, die flugunsicher gewordene Maschine auf einem in der Nähe der Absturzstelle gelegenen und deutlich sichtbaren Privatflugplatz zu landen. Selbst auf der Wei-

de, auf der die Maschine abgestürzt sei, habe eine Notlandung stattfinden können. Statt dessen habe der Pilot die Maschine mit Vollgas in einer Linkskurve nach oben gezogen. Diese Reaktion sei absolut fehlerhaft gewesen und um so weniger verständlich, als das Bordhorn die Unterschreitung der erforderlichen Flugzeuggeschwindigkeit angezeigt haben müsse. Das fehlerhafte Flugmanöver habe das Aufbäumen, Abrutschen und Abtrudeln der Maschine ausgelöst. Der Beklagten sei ferner vorzuwerfen, daß sie das Flugzeug nicht ausreichend gewartet habe. Hierauf sei es zurückzuführen, daß der linke Motor ausgefallen sei.

Die Beklagte hat um Abweisung der Klage gebeten. Sie hat vorgetragen, die Unfallmaschine des Baujahres 1960 sei fabriktneu gekauft und technisch vollkommen in Ordnung gewesen. Sie sei auch ständig überprüft worden. Die Maschine sei leicht zu fliegen und selbst beim Ausfall beider Motoren im Gleitflug zu landen gewesen. Trotz eingehender fachtechnischer Untersuchung habe die Ursache des Unfalls nicht aufgeklärt werden können. Die Behauptung der Kläger, der linke Motor der Maschine sei ausgefallen, werde bestritten. Im übrigen erkläre ein Ausfallen des linken Motors nicht den Unfallhergang. Das ungewöhnliche Flugbild der Maschine vor dem Absturz weise vielmehr darauf hin, daß dem erfahrenen und zuverlässigen Piloten eine überlegte Flugzeugführung nicht mehr möglich gewesen sei, weil seine körperlichen und geistigen Funktionen aus nicht zu vertretenden Gründen gestört gewesen seien. Die Beklagte hat sodann bestritten, daß die Ehefrau

des Klägers die angegebenen Gegenstände mit sich geführt hat. Ferner hat sie die Höhe der Beerdigungskosten bestritten.

Die Klage ist in beiden Rechtszügen abgewiesen worden. Mit der Revision verfolgen die Kläger den im Berufungsrechtszug gestellten Antrag auf Zahlung von 21 768,35 DM nebst Zinsen weiter. Die Beklagte bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Kläger müssen sich auf den aus dem Unfall entstandenen Personenschaden, zu dem auch die Beerdigungskosten gehören, den von der Unfallversicherung gezahlten Betrag von rund 35 000 DM anrechnen lassen (§ 50 Satz 3 LuftVG). Daß ihnen ein höherer Personenschaden entstanden ist, haben sie nicht vorgetragen. Was den durch Sachverlust und Sachzerstörung angerichteten Schaden angeht, so sind von ihnen einverständlich Schadensersatzansprüche gegen die Forderungen der Beklagten auf Zahlung von Flügen zur Aufrechnung gestellt worden. Diese zur Aufrechnung gestellten Ansprüche, über die in dem gleichzeitig zur Verhandlung anstehenden Verfahren VIZR 107/66 entschieden wird, übersteigen den Höchstbetrag des § 46 Abs. 3 LuftVG in der Fassung vom 10. Januar 1959 (BGBl 1959, 9). Soweit die Klage auf Ersatz des weitergehenden Sachschadens gerichtet ist, kann sie nur Erfolg haben, wenn feststeht, daß der Absturz

der Maschine von der Beklagten oder ihren Leuten vorsätzlich oder durch grobe Fahrlässigkeit verursacht worden ist (§ 48 Abs. 1 Satz 2 LuftVG). Da eine vorsätzliche Unfallverursachung nach den getroffenen Feststellungen ausscheidet, kommt es darauf an, ob eine unfallursächliche grobe Fahrlässigkeit bewiesen worden ist. Das ist sowohl vom Landgericht wie vom Oberlandesgericht verneint worden.

Die Revision beanstandet diese Würdigung in erster Linie deswegen, weil die Tatrichter nicht die Grundsätze des Beweises des ersten Anscheins angewandt hätten. Statt dessen hätten sie, so meint die Revision, denktheoretische Erklärungsmöglichkeiten des Unfallhergangs aufgezeigt, die den Piloten entlasten sollten, die aber jeder tatsächlichen Grundlage entbehrten. Bei der Beurteilung sei ferner verkannt, daß der zivilrechtliche Fahrlässigkeitsbegriff auf einen objektiven Maßstab abstelle, so daß es auf individuelle Besonderheiten in der Person des Flugzeugführers nicht ankomme. Der Hergang des Unfalls zeige, daß der Flugzeugführer objektiv in mehrfacher Hinsicht grobe Verstöße gegen anerkannte Grundsätze der Flugtechnik und Flugsicherheit begangen habe. Das müsse genügen, um eine grobe Fahrlässigkeit festzustellen.

Die Angriffe der Revision sind nicht begründet. Entgegen der Ansicht der Revision gilt für den Begriff der groben Fahrlässigkeit nicht ein ausschließlich objektiver, nur auf die Verhaltensforderungen des Verkehrs abgestellter Maßstab. Vielmehr sind nach festste-

hender Rechtsprechung auch Umstände zu berücksichtigen, die die subjektive (personale) Seite der Verantwortlichkeit betreffen (BGHZ 10, 14, 17; II ZR 174/65 vom 5. Dezember 1966 = VersR 1967, 127). Subjektive Besonderheiten können im Einzelfalle im Sinne einer Entlastung von dem schweren Vorwurf der groben Fahrlässigkeit ins Gewicht fallen; denn dieser setzt einen objektiv schweren und subjektiv nicht entschuldbaren Verstoß gegen die Anforderungen der verkehrserforderlichen Sorgfalt voraus. Wegen der Verschlingung objektiver und subjektiver Gesichtspunkte und der Notwendigkeit, die Würdigung auf die besonderen Umstände des Einzelfalles abzustellen, lassen sich nur mit großen Vorbehalten allgemeine Regeln darüber entwickeln, wann eine unfallursächliche Fahrlässigkeit als eine grobe zu qualifizieren ist (BGH II ZR 194/56 vom 2. Dezember 1957 = VersR 1958, 16; II ZR 174/65 vom 5. Dezember 1966 = VersR 1967, 127). Eben deshalb hat die Rechtsprechung in diesem Bereich einen revisionsrechtlich nicht nachprüfbaren Ermessensspielraum des Tatrichters anerkannt, der infolge seiner Sachnähe in der Lage ist, bei der Abwägung den Besonderheiten des Einzelfalles gerecht zu werden (BGHZ 10, 14, 16; LM BGB § 277 Nr. 1; § 932 Nr. 9). Nur dann, wenn der Tatrichter wesentliche Umstände nicht berücksichtigt hat oder wenn seine Würdigung auf einer Verkennung des Rechtsbegriffs der groben Fahrlässigkeit beruht, kann das Revisionsgericht die Entscheidung des Tatrichters beanstanden. Aus dem gleichen Grund, nämlich dem Erfordernis einer sehr individualisierenden Fallwürdigung, wird sich auch durchweg die Anwendung des Beweises des ersten Anscheins verbieten,

wenn es um die Feststellung geht, ob eine grobe Fahrlässigkeit zu bejahen ist (vgl. BGH II ZR 104/65 vom 5. Dezember 1966 =VersR 1967, 127; ferner Sanden VersR 1966, 201, 204; Ruhkopf VersR 1967, 371). Die von der Revision angeführten höchstrichterlichen Entscheidungen betreffen diese Frage auch nicht. Sie verhalten sich vielmehr darüber, ob bei gewissen Abläufen typischer Art der Rückschluß auf ein fahrlässiges Verhalten geboten ist.

Der Revision ist daher nur zuzugeben, daß sich die Beklagte bei dem festgestellten Sachverhalt von dem Vorwurf einer von ihr zu vertretenden fahrlässigen Verursachung des Unfalls nicht entlasten könnte. Dagegen ist sowohl vom Landgericht wie vom Oberlandesgericht zutreffend ausgeführt worden, daß es nicht angehe, schon auf Grund des Beweises des ersten Anscheins eine grobe Fahrlässigkeit des Flugzeugführers festzustellen. Hat das Verhandlungsergebnis dem Berufungsgericht nicht ausgereicht, um die Überzeugung zu gewinnen, daß dem Piloten eine grobe Fahrlässigkeit zur Last zu legen ist, so ist dieses Ergebnis für das Revisionsgericht bindend. Das Berufungsgericht hat seiner Beurteilung die richtige Auffassung des Rechtsbegriffs der groben Fahrlässigkeit zugrundegelegt und den Prozeßstoff ausreichend gewürdigt. Dabei ist vom Berufungsgericht nicht verkannt worden, daß vor dem Absturz eine überlegte Flugzeugführung nicht mehr vorgelegen hat (Absinken der Geschwindigkeit unter die erforderliche Grenze, Ausführung einer Linkskurve mit weiterem Geschwindigkeitsverlust, Vollgasgeben und

hierdurch ausgelöstes Aufbäumen und Kippen der Maschine). Dem Berufungsgericht erscheint es aber als atypisch, daß ein bewährter Flugzeugführer eine leicht zu bedienende Maschine in solch auffälliger Weise manövriert. Es weist darauf hin, daß der Pilot T [REDACTED] über eine etwa 23-jährige Flugerfahrung verfügte und in den Nachkriegsjahren 700 Flugstunden, davon 200 auf zweimotorigen Maschinen absolviert hat. Indem das Berufungsgericht die Möglichkeit einer plötzlichen, dem Flugzeugführer nicht vorwerfbaren Störung seiner geistigen oder körperlichen Funktion als nicht fernliegend bezeichnet, hat es eine Würdigung getroffen, die entgegen der Ansicht der Revision nicht gegen anerkannte Grundsätze der Lebenserfahrung verstößt. Scheidet man diesen Erklärungsversuch aus, so konnte es dem Tatrichter als schwer verständlich erscheinen, weshalb der Pilot dazu gekommen ist, auf eine technische Störung in der geschehenen Art zu reagieren. Diese Reaktion brachte T [REDACTED] überdies, wie ihm bei ungestörter geistiger Funktion bewußt sein mußte, selbst in unmittelbare Lebensgefahr. Da auch durch die vom Berufungsgericht berücksichtigten Gutachten der Sachverständigen eine Klärung der Unfallursache nicht gelungen ist, haben die Kläger den Beweis einer groben Fahrlässigkeit des Piloten nicht führen können. Unbewiesen geblieben ist auch der Vorwurf eines groben Wartungsfehlers der Beklagten. Entgegen der Ansicht der Revision wird die Beweislast nicht deshalb zugunsten der Klägerin umgekehrt, weil der Beklagten der Vorwurf einer schuldhaften Beweisvereitelung zur Last fällt. Nachdem die Reste des Flugzeugs längere Zeit beschlag-

nahmt waren und dem Luftverkehrsamt und seinen Beauftragten zu gutachtlichen Untersuchungen zur Verfügung gestanden hatten, war die Beklagte nicht verpflichtet, die Wrackteile nach Aufhebung der Beschlagnahme dem Erstkläger auszuhändigen. Nach Lage der Sache erscheint es zudem als ganz fernliegend, daß die Kläger in der Lage gewesen wären, den Beweis grober Fahrlässigkeit durch eine von ihnen veranlaßte neue Untersuchung der Wrackteile zu führen.

Die Revision der Kläger war daher als unbegründet zurückzuweisen.

Hanebeck

Dr. Bode

Dr. Hauß

Meyer

Dr. Nüßgens