

Bundessozialgericht
- 2 RU 53/77 -

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

U r t e i l
in dem Rechtsstreit

1.
2.
3.

Klägerinnen und Revisionsbeklagte,
Prozeßbevollmächtigter:

g e g e n

.....
Beklagte und Revisionsklägerin,
Prozeßbevollmächtigter:
beigeladen:

Der 2. Senat des Bundessozialgerichts hat ohne
mündliche Verhandlung am 15. August 1979
für Recht erkannt:

- 2 -



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

- 2 -

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Landessozialgerichts für das Saarland vom 1. März 1977 aufgehoben.

Die Berufung der Klägerin zu 1. gegen das Urteil des Sozialgerichts für das Saarland vom 21. September 1973 wird hinsichtlich der Ansprüche auf Sterbegeld, auf Kosten für die Überführung des Verstorbenen an den Ort der Bestattung und auf Überbrückungshilfe als unzulässig verworfen.

Im übrigen - hinsichtlich der Ansprüche der Klägerin zu 1. auf Witwenrente und der Ansprüche der Kläger zu 2. und 3. auf Waisenrente - wird die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Landessozialgericht zurückverwiesen.

Soweit die Berufung der Klägerin zu 1. als unzulässig verworfen ist, hat die Beklagte dieser Klägerin für das Berufungs- und Revisionsverfahren keine Kosten zu erstatten.

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

- 3 -



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

- 3 -

G r ü n d e :

I

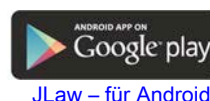
Die Klägerin zu 1. ist die Witwe, die Klägerinnen zu 2. und 3. sind die Waisen (geboren am 20. Oktober 1951 und am 16. Juni 1964) des als Flugzeugführer bei der S. GmbH in S. tätig gewesenen H. J. (J.). Er flog das Geschäftsreiseflugzeug dieser Gesellschaft, eine zweimotorige Beechcraft "Queen Air". Am 2. Oktober 1969 überführte J. dieses Flugzeug mit dem ebenfalls bei der Gesellschaft angestellten Flugzeugführer W. vom Flughafen Saarbrücken-Ensheim zum Flugplatz Neuchâtel in der Schweiz, um das Flugzeug bei der Firma T. S.A. in C., die auf dem Flugplatz einen luftfahrttechnischen Betrieb unterhält, einer 100-Stunden-Kontrolle unterziehen zu lassen. Er traf um 11.36 Uhr in Neuchâtel ein. Um 16.38 Uhr landete dort ebenfalls aus Saarbrücken-Ensheim kommend der Kaufmann L. P. (P.) mit seiner zweimotorigen Beechcraft "Baron". J. und P. kannten sich. Um 17.40 Uhr starteten beide mit der "Baron" des P. Nach einer langen Startrollstrecke und anfänglich flachem Steigflug stieg das Flugzeug steil hoch, führte einen Turn (Renversement) nach links aus, stach dann die Landebahnmitte des Flugplatzes an, stieg erneut bis etwa 150 m über Grund steil hoch, kippte über eine Tragfläche ab, geriet ins Trudeln (Vrille) und schlug um 17.42 Uhr auf dem Platz auf, wobei es in Brand geriet. Beide Insassen wurden getötet.

Die Beklagte lehnte durch Bescheid vom 18. Juni 1970 Entschädigungsansprüche der Klägerinnen ab. Die Vernehmung der Witwe des P. und des Geschäftsführers B. der Firma des P. durch das Sozialgericht (SG) für das Saarland

- 4 -



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



habe ergeben, daß J. keinem Arbeitsunfall zum Opfer gefallen sei. Frau P. habe erklärt, daß sich J. mit P. für den 2. und 3. Oktober 1969 verabredet hatte, um P. auf seinem neu erworbenen Flugzeug zu schulen. P. Habe die Instrumentenflugberechtigung erwerben wollen und sich des J. als Fluglehrer bedient; in dieser Eigenschaft sei J. verunglückt. Es hätten sich keine Hinweise für einen betrieblichen Zusammenhang mit dem Flug ergeben, der J. in die Schweiz geführt habe. Die beigeladene Berufsgenossenschaft für den Einzelhandel hat durch Bescheid vom 9. Juli 1970 Entschädigungsansprüche der Hinterbliebenen des P. ebenfalls abgelehnt. Nach Angaben des Zeugen H, Chef d'ordonancement der Firma T S.A. in Colombier, habe in dessen Büro unmittelbar vor dem Start der "Baron" zwischen P. und J. ein kurzes Gespräch stattgefunden, bei dem J. gefragt habe, ob es möglich sei, mit dem Flugzeug des P. einen Fluggast für die R L - und S Werke GmbH aus Zürich abzuholen und nach Saarbrücken zu fliegen. P. habe darin eingewilligt. Da J. seiner Firma gegenüber für den einwandfreien Zustand der benutzten Maschine verantwortlich sei, habe er sich von dem ordnungsmäßigen Zustand der "Baron" überzeugen wollen. Beide hätten daraufhin beschlossen, zusammen einen Probeflug von einer halben Stunde auszuführen. Der zum Unfall führende Flug sei daher ausschließlich im Interesse der F -Werke bzw der S -T GmbH erfolgt. Dieser Auffassung ständen die Angaben der Witwe P. und des Geschäftsführers E nicht entgegen. Diese hätten lediglich bestätigen können, daß P. in die Schweiz geflogen sei, um sich von J. im Blindflug für die Instrumentenflugberechtigung unterrichten zu lassen. Beide seien nicht in der Lage, über den zum Unglück führenden Flug Angaben zu machen.

Das SG hatte das Verfahren J. mit dem Verfahren P. zunächst durch Beschluß vom 21. März 1973 verbunden, in



der mündlichen Verhandlung am 21. September 1973 "zwecks Entscheidung" wieder getrennt. Ferner hat es durch Beschluß vom 4. April 1973 die Berufsgenossenschaft für den Einzelhandel beigeladen. Zur Sachaufklärung hat das SG den Bericht des Untersuchungsleiters L vom Büro für Flugunfalluntersuchung des Eidgenössischen Luftamts vom 29. April 1971 und den Schlußbericht der Eidgenössischen Flugunfalluntersuchungskommission vom 24. Juli 1971 beigezogen sowie den kaufmännischen Angestellten R am 16. März 1973 und den Flugzeugführer W am 21. September 1973 als Zeugen vernommen. Durch Urteil vom 21. September 1973 hat es die Klagen der Klägerinnen auf Hinterbliebenenentschädigung aus der gesetzlichen Unfallversicherung abgewiesen. Nach dem Bericht der Eidgenössischen Flugunfallkommission sowie nach den Aussagen der Zeugen R und W sei es nicht wahrscheinlich, daß es sich bei dem zum Unfall führenden Flug um einen Kontrollflug zur Prüfung des Zustandes der "Baron" des P. gehandelt habe. Auf die Berufung der Klägerinnen hat das Landessozialgericht (LSG) für das Saarland durch Urteil vom 1. März 1977 die Beklagte verurteilt, den Klägerinnen als Hinterbliebenen die gesetzlichen Leistungen aus der Unfallversicherung zu gewähren. Zur Begründung hat das LSG ausgeführt: Bei dem zum Unfall führenden Flug habe es sich um einen von J. in seiner Eigenschaft als Pilot der S -T GmbH unternommenen Probeflug gehandelt, der dem Zweck gedient habe, das Flugzeug des P. auf seine Einsatzbereitschaft zu prüfen, um mit dieser Maschine an Stelle des nicht rechtzeitig zur Verfügung stehenden Flugzeuges der S -T GmbH am Sonnabend, dem 4. Oktober 1969, einen Gast der R E und S GmbH von Zürich nach Saarbrücken zu fliegen. Zwar sei P. von J. aufgefordert worden, in die Schweiz zu kommen, um Schulungsflüge durchzuführen. Das bedeute jedoch nicht, daß der zum Unfall führende Flug am 2. Oktober 1969 ein Schulungsflug gewesen sei. Denn nach der schriftlichen Erklärung des Zeugen H sei P. nach seiner Ankunft in Neuchâtel von J. gefragt



- 6 -

worden, ob es möglich sei, am 4. Oktober 1969 mit seinem Flugzeug für die Firma S -T GmbH einen Fluggast von Zürich nach Saarbrücken zu fliegen. Nachdem P. sein Einverständnis erklärt hatte, habe J. den Wunsch geäußert, sich persönlich von der Einsatzbereitschaft des Flugzeuges des P. überzeugen zu wollen. Daraufhin hätten beide beschlossen, zusammen einen kurzen Flug von einer halben Stunde durchzuführen, wobei vorgesehen gewesen sei, daß P. seine Maschine später zur Firma T S.A. in die Wartung bringe. Der Zeuge H habe in seiner schriftlichen Erklärung auch zum Ausdruck gebracht, daß die 100-Stunden-Kontrolle der "Queen Air" voraussichtlich bis zum Dienstag oder Mittwoch der nächsten Woche (7. oder 8. Oktober 1969) dauern würde. Mit der Erklärung des Zeugen H stimmten die Angaben des Flugeinsatzleiters der S -T GmbH R überein. Dieser habe ua ausgeführt, er sei von J. aus Neuchâtel unterrichtet worden, daß die "Queen-Air" am Sonnabend, dem 4. Oktober 1969, wahrscheinlich nicht einsatzbereit sein würde, aber die Möglichkeit bestehe, den Gast aus Zürich mit dem Flugzeug des P. abzuholen. Nach der üblichen Praxis sei es nunmehr die Aufgabe des J. gewesen, sich von der Flugtüchtigkeit der angebotenen Maschine zu überzeugen. Auch die Aussage des Zeugen W spreche dafür, daß J. die Absicht gehabt habe, nach der Ankunft des P. in Neuchâtel mit dessen Maschine einen Probeflug zu machen. Zunächst habe J. mit ihm (dem Zeugen) und P. nach Zürich fliegen wollen, um bei dieser Gelegenheit die Maschine des P. zu testen. Jedoch sei P. später als erwartet in Neuchâtel eingetroffen. Da die Zeit nicht mehr gereicht habe, um noch bei Tageslicht von Neuchâtel nach Zürich und zurück zu fliegen, sei er (der Zeuge) mit der Eisenbahn nach Zürich gefahren. Die Aussage des Zeugen W spreche auch gegen einen Schulflug. Ursprünglich sei geplant gewesen, in Genf und Zürich Instrumentenanflüge zu machen; der Flugplatz Neuchâtel habe keine Blindfluggegenanlage gehabt. Außerdem habe es sich für J.

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



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



JLaw – für Android

- 7 -



JLaw – für iOS

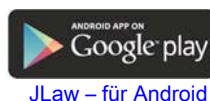
- 7 -

empfohlen, möglichst schnell die Einsatzbereitschaft der "Baron" zu testen, weil eventuelle Mängel noch einige Zeit für die Überholung beansprucht hätten. Die Tatsache, daß P. an dem Flug teilgenommen habe, erkläre sich zwanglos daraus, daß P. als Eigentümer der Maschine an dem Ergebnis des Probefluges habe interessiert sein können. Der Untersuchungsleiter L. sei in seinen Ermittlungen ebenfalls zu dem Ergebnis gelangt, daß es sich bei dem Unglücksflug nicht um einen Schulungsflug im Interesse des P., sondern um einen Probeflug zur Überprüfung der Einsatzbereitschaft der Maschine gehandelt habe. Zum gleichen Ergebnis sei auch der Schlußbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission gekommen. Der innere Zusammenhang mit der Tätigkeit des J. als Pilot der S. -T. GmbH sei auch nicht dadurch gelöst worden, daß J. etwa durch einen akrobatischen Tiefflug eine erhöhte Gefahr geschaffen habe. Für einen akrobatischen Tiefflug könnte sprechen, daß das Flugzeug in Bodennähe einen Turn (Renversement), also eine Flugfigur ausgeführt habe, die auf einen gewollten Kunstflug schließen lasse. Auch die Unterhaltung während des Mittagessens am Unfalltage, bei der sich J. offensichtlich begeistert über Tiefakrobatik geäußert habe, könne in diese Richtung deuten, so daß nach dem ersten Anschein eine Lösung vom Betrieb infolge Gefahrenerhöhung in Betracht zu ziehen sei. Der Versicherungsschutz wäre aber gleichwohl nicht aufgehoben, wenn J. das Flugzeug des P. lediglich "anders" habe testen wollen. Denn in diesem Falle hätte die betriebliche Tätigkeit immer noch im Vordergrund gestanden. Hätte J. jedoch aus rein persönlichen Gründen Tiefakrobatik ausgeführt, wäre diese Gefahrenerhöhung so vernunftwidrig gewesen, daß der Versicherungsschutz entfallen wäre. Aus dem Gespräch während des Mittagessens könne aber auch nicht darauf geschlossen werden, daß J. beabsichtigt habe, Tiefakrobatik auszuführen. Nach Angaben des Zeugen W. habe J. selbst auf die Gefährlichkeit eines Fluges in Bodennähe

- 8 -



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



JLaw – für Android



JLaw – für iOS

hingewiesen, sowie darauf, daß er selbst über Erfahrungen im Kunstflug in größeren Höhen verfüge. Auch von der Persönlichkeit des J. und den Umständen her habe eine Tiefakrobatik über dem Flugplatz Neuchâtel nicht erwartet werden können. Über diesem Flugplatz sei Kunstflug verboten. Außerdem sei das abgestürzte Flugzeug nicht zum Kunstflug zugelassen gewesen. J. hätte, wenn er den Probeflug dazu benutzt hätte, Tiefakrobatik auszuüben, gegen mehrere elementare Flugvorschriften verstoßen. Auch die lange Bewährung des J. als Pilot und Fluglehrer, der Flugschüler in die Flugvorschriften einzuweisen habe, ließen es zweifelhaft erscheinen, daß J. selbst gegen mehrere Flugvorschriften gleichzeitig verstoßen und sich auf einen lebensgefährlichen Tiefakrobatikflug eingelassen habe. Die Zeugen W und R seien ebenfalls der Auffassung, daß sowohl von der Persönlichkeit des J. als auch den Umständen her eine Tiefakrobatik nicht habe erwartet werden können. Ob unter diesen Umständen der erste Anschein dafür spreche, daß J. Tiefakrobatik ausgeübt habe und der Absturz darauf zurückzuführen sei, sei fraglich. Aber selbst wenn unterstellt werde, daß J. während des Probefluges nach dem ersten Anschein Tiefakrobatik ausgeführt habe, so würde der Beweis des ersten Anscheins dennoch nicht Platz greifen. Denn dieser gelte nur solange, wie nicht andere Geschehensabläufe für den Erfolg, hier den Absturz, in Betracht zu ziehen seien. Die ernsthafte Möglichkeit eines vom gewöhnlichen (typischen) Verlauf abweichenden Ganges des Geschehens stehe der Anwendung des Beweises des ersten Anscheins entgegen. Im vorliegenden Fall seien mindestens zwei ernsthafte Möglichkeiten eines abweichenden Geschehensablaufes festzustellen, und zwar die Möglichkeit, daß das ungewöhnliche Flugmanöver auf einen Bedienungsfehler des J. beruhe und die Möglichkeit, daß das ungewöhnliche Flugmanöver durch technische Mängel herbeigeführt worden sei oder auch, daß beide Umstände zusammengewirkt haben. Für die



- 9 -

ernsthafte Möglichkeit eines Bedienungsfehlers könnten der Bericht des Untersuchungsleiters L vom 29. April 1971 und der Schlußbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission vom 24. Juni 1971 sprechen. Danach habe das ungewöhnliche Start- und Flugmanöver die Frage aufkommen lassen, ob möglicherweise die Arretierung der Steuersäule nicht entfernt gewesen sei. Auch könnte wegen der offensichtlich kurzen Kontrolle vor dem Flug ein technischer Mangel unentdeckt geblieben sein. Die Tatsache, daß während des Flugmanövers das Fahrwerk nicht eingefahren gewesen sei, könnte ebenso für einen technischen Mangel am Flugzeug als auch für einen Bedienungsfehler sprechen. Da im Hinblick auf diese Möglichkeiten eines atypischen Geschehensablaufs der Beweis des ersten Anscheins dahin, daß J. einem akrobatischen Tiefflug erlegen sei, nicht Platz greife, sei für die Frage, ob der ursächliche Zusammenhang mit der Betriebstätigkeit des J. infolge Tiefakrobatik gelöst gewesen sei, der volle Beweis erforderlich. Dieser Beweis sei aber nicht zu erbringen. Nach den schweizerischen Untersuchungsberichten habe die Unfallursache nicht geklärt werden können. Der Umstand, daß nicht mehr festgestellt werden könne, daß J. während des Probefluges die Gefahr in einer Weise erhöht habe, daß der innere Zusammenhang mit der betrieblichen Tätigkeit als gelöst anzusehen sei, gehe zu Lasten der Beklagten. Das LSG hat die Revision zugelassen.

Die Ansprüche der Hinterbliebenen des P. hat das SG durch Urteil vom 21. September 1973 (S 4 U 46/73) ebenfalls abgewiesen. Die Berufung der Hinterbliebenen des P. hat das LSG durch Teil-Urteil vom 21. März 1975 (L 4/2/1 U 40/73) insoweit zurückgewiesen, als sie sich gegen die beklagte Berufsgenossenschaft für den Einzelhandel richtet. Bezüglich der von den Hinterbliebenen des P. hilfsweise gegen die beigeladene Süddeutsche Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft geltend gemachten Ansprüche hat das LSG noch nicht entschieden. Das LSG hat nicht als wahrscheinlich angesehen, daß J. mit P. Blindflug üben wollen. Nur bei einer solchen Tätigkeit wäre P. allenfalls gegen Arbeitsunfall versichert gewesen. Das Urteil ist nicht angefochten worden.

- 10 -



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



- 10 -

Die Beklagte hat gegen das Urteil des LSG vom 1. März 1977 Revision eingelegt und diese wie folgt begründet: Das LSG habe das Prinzip der Einheitlichkeit der Entscheidung verletzt. Die Entscheidung über die Entschädigungsansprüche der Hinterbliebenen der beiden durch den Flugzeugabsturz Getöteten, wofür die Beklagte und die Beigeladene in Betracht kämen, habe nur einheitlich iS des § 75 Abs 2 Sozialgerichtsgesetz (SGG) ergehen können. Das LSG hätte die Verfahren der Hinterbliebenen des J. und des P. gemeinschaftlich verhandeln und miteinander verbinden müssen. In verfahrensrechtlicher Hinsicht sei ferner zu bemängeln, daß vom LSG nicht geklärt worden sei, wer der Fluggast war, der am 4. Oktober 1969 von Zürich nach Saarbrücken hätte befördert werden sollen. Unklar sei auch, was 100-Stunden-Kontrolle bedeute. Sei es eine Kontrolle gewesen, die 100 Stunden dauere oder habe es sich um eine Kontrolle nach 100 Flugstunden gehandelt? Im ersten Fall sei von vornherein klar gewesen, daß das Flugzeug am Sonnabend nicht zur Verfügung stehen würde. Im zweiten Fall erhebe sich die Frage, warum denn die gewiß nur kurze Kontrolle dieses Mal mehrere Tage dauern sollte. Von der Begriffsdefinition hänge es ab, was bei dem Vorhaben des J. im Vordergrund gestanden habe. Die Unklarheiten seien auch durch die Ausführungen des LSG darüber verstärkt, daß P. die Absicht gehabt habe, sein Flugzeug zur Wartung zu bringen. Wäre das der Fall gewesen, so hätte sein Flugzeug wahrscheinlich kaum für den Flug am Sonnabend zur Verfügung gestanden. Das LSG habe zu Unrecht angenommen, daß es sich bei dem zum Unfall führenden Flug um einen Probeflug im Interesse der S -T GmbH gehandelt habe. Beim Start zu dem Flug habe noch nicht einmal festgestanden, daß J. am 4. Oktober 1969 mit dem Flugzeug des P. einen Fluggast von Zürich nach Saarbrücken befördern sollte. Der Zeuge F habe erklärt, J. habe keinen Auftrag gehabt, mit der Maschine des P. nach Zürich zu fliegen. R habe ausdrücklich erklärt, er wisse nicht, weshalb J. am 2. Oktober 1969 geflogen sei. Im Widerspruch zu den

- 11 -



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)

[JLaw – für Android](#)[JLaw – für iOS](#)

- 11 -

Zeugenaussagen habe das LSG angenommen, daß bei dem todbringenden Flug ein betrieblicher Zweck zumindest im Vordergrund gestanden habe. Dabei stehe aufgrund der Aussagen der Witwe P. und des Geschäftsführers L vor dem SG fest, daß P. nach Neuchâtel geflogen sei, um mit J. Schulflüge zu machen. Gegen eine beabsichtigte Prüfung des Flugzeuges des P. für einen späteren Betriebsflug sprächen die Ausführungen im Bericht des Untersuchungsleiters L vom 29. April 1971, wonach J. und P. vor dem Start nur eine sehr kurze Kontrolle durchgeführt hätten. Das lasse darauf schließen, daß es beiden darauf angekommen sei, möglichst schnell mit dem Schulen zu beginnen. Eine Schulung im Instrumentenflug sei entgegen der Ansicht des LSG nach den Aussagen des Zeugen V auch möglich gewesen, obgleich der Flugplatz Neuchâtel keine Blindfluggegenanlage besessen habe. Schließlich spreche auch die Tatsache, daß P. auf dem linken und J. auf dem rechten Sitz des Flugzeuges Platz genommen habe, für eine Schulung, da es nach den beiden schweizerischen Berichten durchaus üblich sei, daß bei Ausbildungs- und Trainingsflügen der Fluglehrer den rechten Sitz einnehme. Über einen Flug zur Prüfung der Maschine des P. habe kein Zeuge positive Angaben machen können. Indem das LSG die für einen Schulflug sprechenden Zeugenaussagen teilweise überhaupt nicht erwähnt habe, habe es seine Entscheidung nicht auf das Gesamtergebnis des Verfahrens gegründet und die Grenzen des Rechts der freien Beweiswürdigung überschritten. Für einen Zusammenhang des Fluges mit der betrieblichen Tätigkeit des J. fehle es an dem erforderlichen Nachweis. Überdies sprächen die beiden schweizerischen Berichte davon, daß mit dem Flugzeug des P. verbotene Tiefakrobatik ausgeführt worden sei. Das LSG habe gegen die Logik und die Denkgesetze sowie überhaupt gegen die Vorschriften der §§ 103 und 128 SGG verstoßen, indem es, entgegen seiner ursprünglichen Absicht, keinen Flugunfallsachverständigen gehört habe. Ein solches Sachverständigengutachten hätte aller Voraussicht nach die todesbringende Absicht der Tiefflugakrobatik bestätigt.

- 12 -



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

- 12 -

Die Beklagte beantragt,
das Urteil des Landessozialgerichts für
das Saarland vom 1. März 1977 aufzuheben
und die Berufung der Kläger gegen das
Urteil des Sozialgerichts für das Saarland
vom 21. September 1973 zurückzuweisen,
hilfsweise,
das Urteil des Landessozialgerichts
für das Saarland vom 1. März 1977 auf-
zuheben und die Sache zur erneuten Ver-
handlung und Entscheidung an das Landes-
sozialgericht zurückzuverweisen.

Die Kläger beantragen,
die Revision zurückzuweisen.

Sie tragen vor, daß die Einheitlichkeit der Entscheidung
dadurch gewahrt sei, daß in dem Verfahren der Hinterblie-
benen des P. gegen die Berufsgenossenschaft für den Einzel-
handel die Klage abgewiesen worden sei und somit kein
Widerspruch zu der Entscheidung in dieser Sache bestehe.
Im übrigen sei die Entscheidung des LSG zutreffend. Die
selbstgeschaffene Gefahr habe das LSG unter sorgfältiger
Abwägung aller Beweismittel als nicht erwiesen angesehen,
was zu Lasten der Beklagten gehe. Die Beklagte wechsele
ihre Argumentation hinsichtlich des Beweiswertes der
verschiedenen Gutachten. Je nach Interessenlage berufe
sie sich auf die Gutachten oder negiere sie. Das LSG habe
entgegen der Auffassung der Beklagten auch die verschie-
denen Zeugenaussagen berücksichtigt und sich kritisch mit
dem Gutachten I auseinandergesetzt. Entscheidend sei
hierbei die Schlußfolgerung, daß von einem Menschen,
Piloten und Fluglehrer, der außerordentlich gut beleumdet
gewesen sei, ein Verstoß gegen streng zu beachtende Vor-
schriften der Flugsicherung nicht zu erwarten war. Unge-
achtet der niemals bestrittenen Absicht, mit P. Schul-
flüge durchzuführen, sei durch den Zeugen R
bewiesen, daß es J. überlassen war, das Flugzeug des P.

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



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



- 13 -

im Hinblick auf die Beförderung eines Fluggastes einem Probeflug zu unterziehen. Gegen einen Probeflug sprächen weder die kurze Kontrolle vor dem Start in Neuchâtel noch die Tatsache, daß P. auf dem linken Sitz Platz genommen habe. Ein Testflug habe auch vom rechten Sitz vorgenommen werden können.

Die Beigeladene hat keinen Antrag gestellt. Sie trägt vor, daß als Zweck des Unglücksfluges mehrere Möglichkeiten in Betracht kämen. Ein Test- bzw Probeflug für das bei der Beklagten versicherte Unternehmen oder ein Schulungsflug, entweder als Akrobatikschulung, als Blindflugschulung oder als sonstige Schulung. Nach den Zeugenaussagen bestehe für einen Schulungsflug aber keine hinreichende Wahrscheinlichkeit. Aber selbst wenn ein Schulungsflug unterstellt werde, habe sie den Hinterbliebenen des J. keine Leistungen zu gewähren. Denn J. wäre dabei allenfalls als selbständiger Fluglehrer tätig gewesen, wofür sie nicht der zuständige Versicherungsträger sei. Eine Tätigkeit nach § 539 Abs 2 Reichsversicherungsordnung (RVO) komme nicht in Betracht.

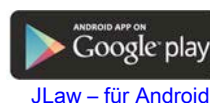
II

Der Senat konnte ohne mündliche Verhandlung entscheiden, weil die Beteiligten sich damit einverstanden erklärt haben (§ 124 Abs 2 SGG).

Die Revision der Beklagten ist insofern begründet, als das Urteil des Berufungsgerichts aufzuheben, die Berufung der Klägerin zu 1. gegen das Urteil des SG vom 21. September 1973 hinsichtlich der Ansprüche auf Sterbegeld, auf Kosten für die Überführung des Verstorbenen an den Ort der Bestattung und auf Überbrückungshilfe als unzulässig zu verwerfen und die Sache wegen der Ansprüche der Klägerin zu 1. auf Witwenrente sowie der Klägerinnen zu 2. und 3. auf Waisenrente zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das LSG zurückzuverweisen ist.



Entgegen der Auffassung der Beklagten bestand für das LSG nicht die Notwendigkeit, die Hinterbliebenen des P. zu diesem Verfahren beizuladen. Nach § 75 Abs 2 SGG sind Dritte, die an dem streitigen Rechtsverhältnis derart beteiligt sind, daß die Entscheidung auch ihnen gegenüber nur einheitlich ergehen kann, beizuladen. Dies setzt die Identität des Streitgegenstandes im Verhältnis der Klägerinnen und der Beklagten dieses Verfahrens zu den Hinterbliebenen des P. voraus. Eine solche Identität besteht jedoch nicht. Sie ist nicht schon darin zu sehen, daß J. und P. in einem Flugzeug tödlich verunglückt sind. Die Entscheidung über die Ansprüche der Hinterbliebenen des J. hat keine rechtliche Wirkung auf die Entscheidung über die Ansprüche der Hinterbliebenen des P. Die Entscheidungen über die beiden Hinterbliebenenansprüche muß nicht einmal logisch notwendig einheitlich ergehen. Erleiden mehrere Personen gemeinsam einen Unfall, so ist es durchaus denkbar, daß er für einzelne Personen ein Arbeitsunfall ist, für andere dagegen nicht (vgl hinsichtlich eines Flugzeugabsturzes BSG Beschluß vom 10. Juni 1976 - 2 BU 69/76). Die Rüge der Beklagten, das LSG hätte die Rechtsstreite über die Ansprüche der Hinterbliebenen des J. und des P. zumindest miteinander verbinden müssen, ist ebenfalls nicht begründet. Nach § 113 Abs 1 SGG kann das Gericht mehrere bei ihm anhängige Rechtsstreitigkeiten verschiedener Beteiligten zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung verbinden, wenn die Ansprüche, die den Gegenstand dieser Rechtsstreitigkeiten bilden, im Zusammenhang stehen oder von vornherein in einer Klage hätten geltend gemacht werden können. Die Rechtsstreite über die Ansprüche der Hinterbliebenen des J. und des P. hatte das SG ursprünglich miteinander verbunden (Beschluß vom 21. März 1973), jedoch in der mündlichen Verhandlung am 21. September 1973 wieder getrennt. Es kann dahingestellt bleiben, ob die Trennung, die ebenso wie die Verbindung im Ermessen des Gerichts stand, überhaupt ein in der Berufungsinstanz fortwirkender Mangel des Verfahrens ist. Jedenfalls hat die Beklagte nach § 202 SGG iVm § 295 Abs 1 der Zivilprozeßordnung (ZPO) ihr



Rügerecht verloren. Denn weder sie noch einer der übrigen Beteiligten hat sich im Berufungsverfahren gegen die Trennung gewandt oder eine erneute Verbindung beantragt.

Die Aufhebung des Berufungsurteils rechtfertigt sich jedoch, weil das LSG über Ansprüche entschieden hat, die mit der Berufung nicht verfolgt werden konnten. Nach § 144 Abs 1 SGG ist die Berufung nicht zulässig bei Ansprüchen auf einmalige Leistungen (Nr 1) und auf wiederkehrende Leistungen für einen Zeitraum bis zu drei Monaten (Nr 2). Die Klägerinnen hatten im erstinstanzlichen Verfahren beantragt, die Beklagte zu verurteilen, ihnen Hinterbliebenenentschädigung aus der gesetzlichen Unfallversicherung zu gewähren. Sie haben im Berufungsverfahren diesen Antrag wiederholt. Bei Tod durch Arbeitsunfall sind nach § 589 Abs 1 RVO ein Sterbegeld (Nr 1), die Kosten für die Überführung des Verstorbenen an den Ort der Bestattung (Nr 2), Renten an die Hinterbliebenen (Nr 3) und eine Überbrückungshilfe (Nr 4) zu gewähren. Sterbegeld und Überführungskosten sind einmalige Leistungen; Überbrückungshilfe wird für einen Zeitraum von drei Monaten gewährt (§ 591 RVO). Nur die den Hinterbliebenen eines durch Arbeitsunfall getöteten Versicherten zu gewährenden Renten sind wiederkehrende Leistungen für einen Zeitraum von mehr als drei Monaten. Wie das Bundessozialgericht (BSG) in ständiger Rechtsprechung entschieden hat, ist die Zulässigkeit der Berufung hinsichtlich jedes einzelnen dieser Ansprüche gesondert zu prüfen und darüber zu entscheiden (SozR 1500 § 144 Nr 2 und 4 mit Nachweisen). Sonach war die Berufung der Klägerin zu 1. hinsichtlich der ihr zustehenden Ansprüche auf Sterbegeld, auf Kosten für die Überführung des Verstorbenen an den Ort der Bestattung und auf Überbrückungshilfe nach § 144 Abs 1 Nr 1 und 2 SGG unzulässig. Ungeachtet dieser Vorschrift wäre die Berufung insoweit nach § 150 SGG nur zulässig gewesen, wenn das SG sie zugelassen hätte (Nr 1) oder wenn ein wesentlicher Mangel des Verfahrens in bezug auf diese Ansprüche gerügt worden wäre (Nr 2). Das SG hat die Berufung im Urteil vom 21. September 1973 nicht zugelassen; weder



die Urteilsformel noch die Gründe des Urteils enthalten einen entsprechenden Ausspruch. Der bloße Hinweis in der Rechtsmittelbelehrung, daß das Urteil mit der Berufung angefochten werden könne, reicht nicht aus (BSGE 2, 121, 125; 4, 261, 263). Zulässige und begründete Verfahrensrügen hatte die Klägerin zu 1. nicht erhoben. Da bei einer zulässigen Revision die Zulässigkeit der Berufung auch ohne entsprechende Rüge von Amts wegen zu prüfen ist (BSGE 2, 225), mußte die Berufung der Klägerin zu 1. hinsichtlich ihrer Ansprüche auf Sterbegeld, Überführungskosten und Überbrückungshilfe als unzulässig verworfen werden.

Die Aufhebung des Berufungsurteils und die Zurückverweisung der Sache an das LSG rechtfertigt sich hinsichtlich des Anspruchs der Klägerin zu 2. auf Waisenrente schon deshalb, weil das LSG keine tatsächlichen Feststellungen getroffen hat, die eine Entscheidung darüber zulassen, ob die Berufung der Klägerin zu 2. zulässig war. Nach § 145 Nr 2 SGG ist in Angelegenheiten der Unfallversicherung die Berufung nicht zulässig, soweit sie Rente für bereits abgelaufene Zeiträume betrifft. Waisenrente erhält nach § 595 Abs 1 RVO (in der Zeit des Unfalls geltenden Fassung) jedes Kind des durch Arbeitsunfall Verstorbenen bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres; nach Abs 2 dieser Vorschrift iVm § 583 Abs 3 RVO idF des Gesetzes zur Änderung sozial- und beamtenrechtlicher Vorschriften über Leistungen für verheiratete Kinder vom 25. Januar 1971 (BGBl I 65) wird Waisenrente unter besonderen Voraussetzungen auch bis zur Vollendung des 25. Lebensjahres gewährt. Die Klägerin zu 2. ist am 20. Oktober 1951 geboren; sie hatte das 18. Lebensjahr am 20. Oktober 1969 vollendet. Sofern nicht die besonderen Voraussetzungen der §§ 595 Abs 2, 583 Abs 3 RVO vorlagen, betraf die Berufung der Klägerin zu 2. gegen das Urteil des SG vom 21. September 1973 ihren Anspruch auf Waisenrente für einen bereits abgelaufenen Zeitraum. Aus der in den Akten der Beklagten befindlichen Mitteilung der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte (BfA) vom 17. Februar 1970 ist zu entnehmen, daß der Klägerin zu 2.



Waisenrente aus der Rentenversicherung der Angestellten nur bis zum 28. Februar 1970 gewährt wurde. Auch dieser Zeitpunkt liegt vor Abschluß des erstinstanzlichen Verfahrens. Das LSG wird daher die erforderlichen tatsächlichen Feststellungen darüber zu treffen haben, bis zu welchem Zeitpunkt über die Vollendung des 18. Lebensjahres hinaus für die Klägerin zu 2. ein Anspruch auf Waisenrente in Betracht kam, sofern alle sonstigen Anspruchsvoraussetzungen erfüllt gewesen wären.

Die Aufhebung des Berufungsurteils und die Zurückverweisung der Sache hinsichtlich der Rentenansprüche aller Klägerinnen sind zudem dadurch gerechtfertigt, daß das LSG bei seiner Entscheidung nicht das Gesamtergebnis des Verfahrens berücksichtigt, seine Sachaufklärungspflicht verletzt und auch Vorschriften des materiellen Rechts außer acht gelassen hat.

Bei Tod durch Arbeitsunfall sind nach § 589 Abs 1 Nr 3 RVO vom Todestage an den Hinterbliebenen Renten zu gewähren, und zwar Witwenrente (§ 590 RVO) und Waisenrente (§ 595 RVO). Arbeitsunfall ist nach § 548 Abs 1 Satz 1 RVO ein Unfall, den ein Versicherter bei einer der in den §§ 539, 540 und 543 bis 545 RVO genannten Tätigkeiten erleidet. Zu den anspruchsbegründenden Tatsachen gehört der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Unfallereignis und der versicherten Tätigkeit (Brackmann, Handbuch der Sozialversicherung, 9. Aufl S 480q II; Lauterbach, Gesetzliche Unfallversicherung, 3. Aufl § 548 Anm 6). Das LSG hat diesen Zusammenhang bejaht, weil J. den zum Absturz führenden Flug am 2. Oktober 1969 in seiner Eigenschaft als Pilot der S -T GmbH in der Absicht unternommen habe, das Flugzeug des P. auf seine Einsatzbereitschaft für den Transport eines Gastes der R E - und S -Werke am 4. Oktober 1969 von Zürich nach Saarbrücken zu prüfen.

Die insoweit von der Beklagten gegen die Würdigung der vom LSG erhobenen Beweise gerichteten Rügen greifen nicht durch.



Nach den Feststellungen des LSG hatte J. am 2. Oktober 1969 zusammen mit dem Flugzeugführer W die "Queen Air" der Saarbrücken-T. GmbH von Saarbrücken nach Neuchâtel überführt, um sie auf dem dortigen Flugplatz in dem luftfahrttechnischen Betrieb der Firma T. S.A. einer 100-Stunden-Kontrolle unterziehen zu lassen. Zu diesem Zeitpunkt war J. bekannt, daß am 4. Oktober 1969 ein Gast der R. E. - und S. GmbH von Zürich nach Saarbrücken geflogen werden sollte. Dies hatte der Zeuge R. am 16. März 1973 vor dem SG und zuvor schon in einer Erklärung vom 9. Oktober 1969 bekundet. Aus dieser Erklärung, die sich in den Akten der Beklagten befindet, hätte diese auch den Namen des Gastes entnehmen können. Das LSG brauchte den Namen nicht festzustellen, da nicht ersichtlich ist, daß es für die Entscheidung des Rechtsstreits darauf ankommt. Das LSG brauchte auch keine ausdrückliche Feststellung darüber zu treffen, daß es sich bei der 100-Stunden-Kontrolle um eine planmäßige nach 100 Betriebsstunden eines Flugzeuges durchzuführende Kontrolle handelt und keine Kontrolle ist, die 100 Stunden dauert. Das wird schon daraus ersichtlich, daß J., sein Co-Pilot W und der für den Einsatz des Flugzeuges zuständige Zeuge R. davon ausgingen, daß der Gast der R. E. - und S. GmbH am 4. Oktober 1969 mit der "Queen Air" würde abgeholt werden können. Warum die 100-Stunden-Kontrolle der "Queen Air" längere Zeit als erwartet in Anspruch nahm und dadurch das Abholen des Gastes aus Zürich mit dem Flugzeug des P. in Betracht gezogen wurde, bedurfte ebenfalls keiner besonderen Feststellung. Die Beklagte legt nicht dar, welche Bedeutung eine weitere Aufklärung für die Entscheidung haben könnte. Ihre Auffassung, daß es sich bei der 100-Stunden-Kontrolle der "Queen Air" um eine "nur kurze Kontrolle" handelt, ist nicht näher begründet.

Nachdem für J. erkennbar geworden war, daß die "Queen Air" am 4. Oktober 1969 voraussichtlich noch nicht wieder einsatzbereit sein würde, hat er nach den Feststellungen des



LSG am Nachmittag des 2. Oktober 1969 den Zeugen R davon unterrichtet und erwähnt, daß die Möglichkeit bestehe, den Gast aus Zürich mit dem Flugzeug des P. abzuholen. Zwar hatte J. zu diesem Zeitpunkt von dem Zeugen R noch nicht den Auftrag erhalten, die Beförderung des Gastes mit der Maschine des P. durchzuführen, jedoch hat das LSG in diesem Zusammenhang auf die Aussage des Zeugen R vor dem SG verwiesen, wonach es der üblichen Geschäftspraxis entsprechend die Aufgabe des J. war, sich von der Flugtüchtigkeit der Maschine des P. zu überzeugen. Daß J. dies auch vorhatte, ist vom LSG der Erklärung des Chef d'ordonnancement H der Firma T S.A. entnommen worden. In dessen Büro hat J. unmittelbar nach der Ankunft des P. in Neuchâtel diesen um das Einverständnis gebeten, den Gast der R 'schen Eisen- und Stahlwerke am 4. Oktober 1969 mit seiner Maschine von Zürich nach Saarbrücken zu fliegen. Dabei hat J. auch zum Ausdruck gebracht, daß er sich persönlich von der Einsatzbereitschaft der "Baron" des P. überzeugen wolle. In diesem Zusammenhang war auch davon die Rede, daß P. seine Maschine später zur Firma T S.A. in die Wartung bringe. Nach der Erklärung des Zeugen H war dies jedoch nur für den Fall vorgesehen, daß J. bei dem Überprüfungsflug Mängel feststellen würde. Die Absicht des J., die Maschine des P. zu überprüfen und der Entschluß von J. und P., dies am Nachmittag des 2. Oktober 1969 zu tun, ist vom LSG aufgrund der erhobenen Beweise rechtsfehlerfrei festgestellt.

Entgegen der Ansicht der Beklagten stehen damit die Aussagen der Witwe des P. und dessen Geschäftsführer B bei ihrer von der Beklagten veranlaßten Vernehmung durch das SG am 22. April 1970 nicht im Widerspruch. Sowohl die Witwe des P. als auch der Geschäftsführer B wußten nichts davon, daß mit dem Flugzeug des P. ein Gast der R Eisen- und Stahlwerke GmbH von Zürich nach Saarbrücken geflogen werden sollte. Sie konnten dies auch nicht wissen, weil ihnen nicht bekannt geworden war, daß J. dafür das Flugzeug des P. an Stelle der nicht einsatzbereiten "Queen Air" vorgesehen hatte. Es ist vom LSG nicht festgestellt und

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



wird auch von der Beklagten nicht behauptet, daß P. vor seinem Abflug von Saarbrücken nach Neuchâtel schon davon unterrichtet war. Aufgrund der Bekundungen der Witwe des P., des Geschäftsführers B vor dem SG am 22. April 1970 sowie der Aussage des Flugzeugführers W vor dem SG am 21. September 1973 hat das LSG zutreffend festgestellt, daß P. mit seiner Maschine nach Neuchâtel geflogen war, um dort mit J. - während der Dauer der 100-Stunden-Kontrolle der "Queen-Air" - Schulungsflüge zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung durchzuführen, wobei J. als sein Lehrer tätig sein sollte.

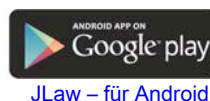
Soweit das LSG seine Feststellungen über den beabsichtigten Zweck des zum Absturz führenden Fluges auch auf den Bericht des Untersuchungsleiters L vom 29. April 1971 und den Schlußbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission vom 24. Juni 1971 gestützt hat, bestehen dagegen erhebliche Bedenken. Das LSG hat nicht dargelegt, welche rechtlichen Wirkungen diese beiden schweizerischen Berichte haben. Hinsichtlich der Berichte des deutschen Luftfahrt-Bundesamtes über die Untersuchung von Unfällen hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) bereits entschieden (Urteil vom 20. Juli 1962 - VII C 57.61 - Zeitschrift für Luftrecht und Weltraumrechtsfragen -ZLW- 1963, 122), daß die tatsächlichen Feststellungen in solchen Berichten und die daran geknüpften Würdigungen nicht rechtsverbindlich sind. Ein rechtlich bindender Spruch über die Unfallursache kann nur in einem gesetzlich geordneten Gerichtsverfahren auf die eigenen tatsächlichen Feststellungen und Würdigungen des Gerichts gegründet werden (vgl auch die Anmerkung von Wessels zu einem Urteil des Bundesgerichtshof (BGH) vom 21. Februar 1974 ZLW 1975, 52, 55).

Bei der erforderlichen Abwägung der Umstände, die für einen Flug zur Überprüfung der "Baron" des P. und gegen einen Schulungsflug oder gar einen gewollten Kunstflug in Bodennähe sprechen, hat das LSG nicht das Gesamtergebnis des Verfahrens berücksichtigt, den Sachverhalt nicht ausreichend



aufgeklärt und Vorschriften des materiellen Rechts übersehen.

Das LSG erwähnt im angefochtenen Urteil, und zwar im Zusammenhang mit der Möglichkeit eines Absturzes infolge technischer Mängel, daß J. vor dem Flug mit der "Baron" nur eine auffallend kurze Kontrolle vorgenommen habe. Nach seiner Meinung sei das möglicherweise darauf zurückzuführen, daß P. kurz vorher mit dem Flugzeug einen einstündigen Flug zurückgelegt hatte und J. es im Hinblick auf den offenbar fehlerfreien Flug des P. nicht mehr für notwendig erachtet habe, eine vollständige Kontrolle durchzuführen. Die Art, wie J. die Kontrolle durchgeführt hat, kann aber auch ein Anzeichen dafür sein, daß der Flug nicht der Überprüfung der "Baron" auf ihre Einsatzbereitschaft für die Beförderung eines Fluggastes dienen sollte. Nach § 27 der am 1. April 1970 in Kraft getretenen Betriebsordnung für Luftfahrtgeräte - LuftBO - vom 4. März 1970 (BGBl 262) hat der Luftfahrzeugführer vor, bei und nach jedem Flug an Hand von Klarlisten die Kontrollen vorzunehmen, die für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeuges erforderlich sind. Das LSG hätte mit Hilfe eines Sachverständigen feststellen müssen, was im einzelnen an Kontrollen nach den Klarlisten für die "Baron" des P. vor dem Anlassen, beim Rollen zum Start und vor dem Start durchzuführen ist und wie lange dies etwa dauert. Der Sachverständige könnte auch darüber Ausführungen machen, ob ein gewissenhafter Flugzeugführer schon vor dem Inkrafttreten der LuftBO zu Kontrollen nach Klarlisten verpflichtet war. Trifft dies zu, dann könnte die vom LSG festgestellte auffallend kurze Kontrolle dagegen sprechen, daß der Flug der Überprüfung der Einsatzbereitschaft der "Baron" zur Beförderung eines Fluggastes diene. Ein weiteres Anzeichen dafür ist die vom LSG nicht berücksichtigte Tatsache, daß P. auf dem linken Sitz und J. auf dem rechten Sitz der "Baron" Platz genommen hatten. Sind, wie es hier der Fall war, mehrere zur Führung des Luftfahrzeuges berechnete Luftfahrer an Bord, so ist nach § 2 Abs 2 Satz 1 und 2 der



Luftverkehrs-Ordnung -LuftVO- idF der am 1. Oktober 1969 in Kraft getretenen Zweiten Verordnung zur Änderung der LuftVO vom 12. September 1969 (BGBl I 1614) verantwortlicher Flugzeugführer, wer als solcher bestimmt ist; die Bestimmung ist vom Halter zu treffen. Ist eine Bestimmung nicht getroffen, so ist nach Abs 3 Satz 1 dieser Vorschrift derjenige verantwortlich, der das Luftfahrzeug von dem Sitz des ersten Luftfahrzeugführers aus führt. Bestehen Zweifel, welches der Sitz des ersten Luftfahrzeugführers ist, entscheiden die Bestimmungen des Betriebshandbuches für das Luftfahrzeug (§ 2 Abs 3 Satz 2 LuftVO). Solange nicht festgestellt ist oder nicht festgestellt werden kann, ob P. als Halter der "Baron" J. für den Flug zum verantwortlichen Luftfahrzeugführer bestimmt hat, ist davon auszugehen, daß P. selbst der verantwortliche Luftfahrzeugführer war, weil er auf dem linken Sitz Platz genommen hatte und dieser Sitz bei Flugzeugen mit Doppelsteuer und nebeneinanderliegenden Sitzen in der Regel der des ersten Luftfahrzeugführers ist. Das LSG hätte sich mangels eigener Sachkenntnisse durch einen Sachverständigen auch darüber Aufklärung verschaffen müssen, ob bei einer Überprüfung der "Baron" des P. durch J. für die in Aussicht genommene Beförderung des Fluggastes von einem gewissenhaften Berufsflyer hätte erwartet werden müssen, daß er das Flugzeug vom Sitz des ersten Luftfahrzeugführers aus selbst fliegt. Dabei wird das LSG Feststellungen darüber zu treffen haben, inwieweit die Instrumentierung und Ausrüstung der "Baron" des J. vom rechten Sitz aus überhaupt ermöglicht hätte, eine Überprüfung zB der Triebwerke, der Luftschraubenverstellung, des Fahrwerkes, der Klappen sowie der Flugüberwachungs- und Navigationsinstrumente vorzunehmen.

Die von P. und J. gewählte Sitzweise ist dagegen typisch für einen Schulungsflug. Dabei ist vorzuschicken, daß die Schulungsflüge, die J. mit P. von Neuchâtel durchzuführen beabsichtigte und die beide nach den Angaben der Witwe P. vor dem SG am 22. April 1970 schon früher absolviert hatten, für P. nicht zum Erwerb der Instrumentenflug-



berechtigung (§ 62 der Prüfordnung für Luftfahrtpersonal -LuftPersPO- vom 5. April 1967, BGBl I 413) führen konnten. Denn die Ausbildung von Luftfahrern darf nach § 30 Abs 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung -LuftVZO- idF vom 28. November 1968 (BGBl I 1263) nur in Ausbildungsbetrieben (Luftfahrerschulen) durchgeführt werden, die dafür eine Erlaubnis besitzen. Dazu gehört auch die Ausbildung zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung (vgl Hofmann, Luftverkehrsverordnungen, § 30 LuftVZO Anm 2). Das LSG hat keine Feststellungen darüber getroffen, daß J. zum Lehrpersonal einer Luftfahrerschule gehörte, die eine Erlaubnis zur Ausbildung von Luftfahrern zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung besaß. Die J. erteilte Lehrberechtigung, Flugzeugführer im Instrumentenflug praktisch auszubilden (§ 72 Abs 3 LuftPersPO), berechtigte ihn nicht, diese Ausbildung außerhalb eines genehmigten Ausbildungsbetriebes durchzuführen. Allerdings war es zulässig, daß J. und P. zusammen unter angenommenen Instrumentenflug-Bedingungen flogen. Dazu ist nach § 18 LuftVO lediglich erforderlich, daß ein Doppelsteuer vorhanden ist und ein zweiter Luftfahrzeugführer am Doppelsteuer mitfliegt, der einen für das Muster des Luftfahrzeuges gültigen Luftfahrerschein besitzt und den Luftraum beobachtet. Bei einem solchen Flug ist der zweite Luftfahrzeugführer der verantwortliche Luftfahrzeugführer (vgl Hofmann aaO § 18 LuftVO Anm 2). Auf diese Weise mag sich P. mit Hilfe von J. die erforderliche Übung verschafft haben, um den Anforderungen einer Instrumentenflugausbildung an einer Luftfahrerschule gewachsen zu sein. Bei Schulungsflügen unter angenommenen Instrumentenflug-Bedingungen, wie sie auch an Luftfahrerschulen durchgeführt werden, sitzt der Schüler auf dem Sitz des ersten Luftfahrzeugführers und der Lehrer auf dem Sitz des zweiten Luftfahrzeugführers, in der Regel also rechts. Insofern war auch die Weise, wie P. und J. am 2. Oktober 1969 in der "Baron" Platz genommen hatten, ein Anzeichen für einen "Schulungsflug" unter angenommenen Instrumentenflug-Bedingungen.

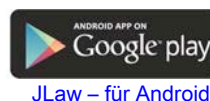


Der Zeuge W hat in seiner Aussage vor dem SG am 21. September 1973 geschildert, in welcher Weise Instrumentenflug auch bei schönem Wetter geübt werden kann. Die Tatsache, daß der Flugplatz Neuchâtel keine Blindflug-Gegenanlage hat, worunter ein Instrumentenlandesystem (ILS) zu verstehen ist, spricht nicht gegen einen Übungsflug unter angenommenen Instrumentenflug-Bedingungen. Das LSG hätte sich entweder durch Einsicht in die Richtlinien des Bundesministers für Verkehr für die Ausbildung zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung (Kapitel 8, Anlage 1, Abschnitt 2. Flugausbildung) oder durch einen Sachverständigen Kenntnis von dem Umfang und der Art des Ausbildungsprogrammes zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung verschaffen können, wonach Instrumentenanflüge auf einen Flugplatz nur einen Teil der umfangreichen Ausbildung darstellen.

Würden hier nicht die besonderen und noch zu erörternden Umstände zum Absturz der "Baron" geführt haben, wäre vom LSG unter Berücksichtigung der noch vorzunehmenden Ermittlungen, der Berücksichtigung des Gesamtergebnisses des Verfahrens und der Beachtung der luftfahrtrechtlichen Vorschriften lediglich abzuwägen, ob der Flug am 2. Oktober 1969, wenn auch nicht ausschließlich, so doch wesentlich auch den betrieblichen Interessen der S

-T GmbH gedient (zur gemischten Tätigkeit vgl. Brackmann aaO S. 480 f.) und damit für J. in einem ursächlichen Zusammenhang mit der versicherten Tätigkeit bei diesem Unternehmen gestanden hat oder etwa nur ein unfallversicherungsrechtlich nicht geschützter "Schulungsflug" gewesen war.

Für einen "Schulungsflug" wäre der Versicherungsschutz allerdings nicht unter allen Umständen ausgeschlossen. Voraussetzung für einen Versicherungsschutz wäre jedoch in erster Linie, daß das Fliegen des P. unter angenommenen Instrumentenflug-Bedingungen, gewissermaßen als Vorübung



für eine Ausbildung zum Erwerb der Instrumentenflug-Berechtigung an einer Luftfahrerschule, seinem Kaufhausunternehmen zugerechnet werden kann. Zudem müßte J. als mitfliegender zweiter Luftfahrzeugführer dabei entweder zu P. in einem Beschäftigungsverhältnis iS des § 539 Abs 1 Nr 1 RVO gestanden haben oder gemäß § 539 Abs 2 RVO wie ein solcher Versicherter tätig geworden sein. Insoweit enthält das LSG jedoch keine tatsächlichen Feststellungen; sie müssen erforderlichenfalls nachgeholt werden. Dabei wird das LSG ua zu entscheiden haben, ob die Tätigkeit eines Luftfahrzeugführers, der einen anderen Luftfahrzeugführer auf einem Übungsflug unter angenommenen Instrumentenflug-Bedingungen begleitet (§ 18 LuftVO), eine Tätigkeit ist, die sonst im Rahmen eines Beschäftigungsverhältnisses verrichtet wird, also im allgemeinen Erwerbsleben überhaupt vorkommt (vgl BSG SozR Nr 24 zu § 539 RVO).

Ungeachtet dessen, ob der zum Absturz führende Flug am 2. Oktober 1969 seiner Planung nach der S -T GmbH oder dem Kaufhausunternehmen des P. oder als gemischte Tätigkeit gar beiden Unternehmen gedient haben könnte und für J. eine unter Versicherungsschutz stehende Verrichtung gewesen wäre, sprechen die zum eigentlichen Absturz führenden Umstände bei rechtlich fehlerfreier Beurteilung möglicherweise dagegen.

Nach den tatsächlichen Feststellungen des LSG hat das Flugzeug des P. unmittelbar nach dem Start einen Turn (Renversement) geflogen, ist bei einem zweiten Turn in Gegenrichtung ins Trudeln (Vrille) geraten und abgestürzt. Der Turn ist eine Figur des Kunstfluges (vgl Liardon, Schweizerische Motorflugschule, Technik des Fliegens, S 127). Der erste Anschein sprach somit dafür, daß mit der "Baron" Kunstflug in Bodennähe ausgeführt wurde. Das LSG hat zu Unrecht geglaubt, daß der Beweis des ersten Anscheins im vorliegenden Fall nicht Platz greife, weil diesem die ernsthafte Möglichkeit eines vom gewöhnlichen (typischen) Verlauf

abweichender Gang des Geschehens entgegenstehe, und zwar die Möglichkeit eines Bedienungsfehlers durch J. oder die Möglichkeit technischer Mängel. Das LSG hat dabei jedoch übersehen, daß die Möglichkeit der Herbeiführung der zum Absturz führenden Flugmanöver durch einen Bedienungsfehler oder durch technische Mängel nur aus konkreten Tatsachen abgeleitet werden kann, die voll zu beweisen sind (Brackmann, Handbuch der Sozialversicherung, 9. Aufl S 244 m V mit Nachweisen; auch Stein/Jonas, Kommentar zur ZPO, 19. Aufl § 282 Anm IV 7a aa; Wieczorek, ZPO, 2. Auf § 282 Anm D II a 3; BGHZ 6, 169, 171; 8, 239, 240). sowohl der Bericht des Untersuchungsleiters I vom 29. April 1971 als auch der Schlußbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission vom 24. Juni 1971 schließen aus, daß beim Start der "Baron" die Arretierung der Steuersäule nicht entfernt, die Steuersäule somit blockiert gewesen war und es dadurch zu dem beobachteten Flugmanöver und dem Absturz gekommen ist. Beide Berichte und auch das LSG haben zudem nicht einen einzigen technischen Mangel an der "Baron" festgestellt, der als mögliche Ursache des Absturzes in Betracht zu ziehen wäre. Der erste Anschein spricht daher, falls das LSG nicht noch andere Umstände als erwiesen ansieht, für einen gewollten Kunstflug. Aufgrund des dargestellten Persönlichkeitsbildes des J. hat das LSG es als zweifelhaft angesehen, daß J. sich auf einen "lebensgefährlichen Tiefakrobatikflug" eingelassen haben könnte. Dabei hat das LSG unerwähnt gelassen, daß nach der Aussage des Zeugen W J. nach eigenen Angaben auch mit der "Queen Air" schon einmal eine Rolle, also gleichfalls eine Figur des Kunstfluges, geflogen hat, wenn auch in größerer Höhe. In den schweizerischen Berichten vom 29. April und 24. Juni 1971 ist erwähnt, daß J. im Gespräch beim Mittagessen am 2. Oktober 1969 in Gegenwart von Zeugen erzählt habe, früher mit einer Beechcraft "Twin Bonanza" öfter Rollen geflogen zu haben. Das LSG hat von den Zeugen dieses Gesprächs beim Mittagessen



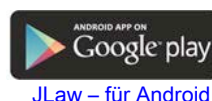
nur den Co-Piloten W vernommen. Schon seiner Aussage kann entnommen werden, daß J. durchaus bereit war, mit Flugzeugen, die für den Kunstflug nicht zugelassen sind, Kunstflug auszuführen. Damit hat J. in gleicher Weise seinen Luftfahrerschein und die Fluglehrerberechtigung aufs Spiel gesetzt, wie er dies nach Meinung des LSG mit einem Kunstflug in Bodennähe am Unfalltag getan haben würde. Anscheinend macht es nach Ansicht des LSG für das Persönlichkeitsbild des J. einen Unterschied, ob mit einem für den Kunstflug nicht zugelassenen Flugzeug in größerer Höhe oder in Bodennähe Kunstflug ausgeführt wird. Mangels eigener Sachkenntnis hätte sich das LSG durch einen Sachverständigen darüber unterrichten lassen müssen, welche Schäden, evtl auch nicht sofort sichtbare, an einem nicht zum Kunstflug zugelassenen Flugzeug auftreten können, wenn mit ihm Kunstflug ausgeübt wird. Der Sachverständige wäre auch in der Lage, darüber Angaben zu machen, ob es etwa im hohen Maße vernunftswidrig ist, ein nicht für den Kunstflug zugelassenes Flugzeug im Kunstflug daraufhin zu "testen", ob es geeignet ist, wenige Tage später einen Fluggast zu befördern oder ob es nicht eher angeraten ist, ein auf solche Weise "getestetes" Flugzeug auf seine Lufttüchtigkeit untersuchen zu lassen. Dem Senat erscheint es nicht gerechtfertigt, sofern nach dem Beweis des ersten Anscheins von einem gewollten Kunstflug in Bodennähe auszugehen ist, noch einen rechtlich wesentlichen Zusammenhang mit der versicherten Tätigkeit des J. bei der S... T GmbH anzunehmen.

Für den Fall, daß kein gewollter Kunstflug in Bodennähe als erwiesen angesehen wird, ist auch die Möglichkeit in Betracht zu ziehen, daß es sich bei dem zum Absturz führenden Flugmanöver, jedenfalls im Ansatz, um eine Übung der Instrumentenflugausbildung gehandelt hat. Nach Kapitel 8 Anlage 1 Abschnitt 2. Flugausbildung der bereits erwähnten Richtlinien des Bundesministers für Verkehr umfaßt die Flugausbildung zum Erwerb der Instrumentenflugberechtigung



ua Steigflugkurven mit 100° - 300° Querlage und Landeklappen in Startstellung (simulierter Start) bis zu den ersten Anzeichen des Strömungsabrisses (2.2.3.2. der Richtlinien) und auch den Start nach Instrumenten (2.3. der Richtlinien). Möglicherweise war das Flugmanöver als Start nach Instrumenten (Bezug auf die Instrumente nach dem Abheben) mit anschließender Steigflugkurve eingeleitet worden und mißglückte oder wurde durch gewolltes Hochziehen mit einem Turn (Renversement) beendet.

Auf die Ausführungen des LSG zur Beweislast braucht im gegenwärtigen Stadium des Verfahrens nicht eingegangen zu werden. Die Frage der Beweislastverteilung stellt sich erst dann, wenn es dem LSG nach Ausschöpfung aller Mittel zur Aufklärung des Sachverhalts auch fernerhin nicht gelingen sollte, die bestehenden Unge-
wißheiten zu beheben. Die Handhabung des im sozialgerichtlichen Verfahren geltenden Grundsatzes der objektiven Beweislast darf nicht zu einer Vernachlässigung der Pflichten zur eingehenden Erforschung des Sachverhalts und sorgfältigen Würdigung der erhobenen Beweise führen (BSGE 30, 121, 123).



Die Kostenentscheidung in bezug auf die verworfene
Berufung der Klägerin zu 1. folgt aus § 193 SGG.
Im übrigen trifft die Kostenentscheidung - auch
über die Kosten des Revisionsverfahrens -
das LSG.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)