

1. Es entspricht nicht der von einem ordentlichen Flugzeugführer zu verlangenden Sorgfalt, ein Flugzeug am Boden auf eine höhere Geschwindigkeit als normal zu beschleunigen und es anschließend stark hochzuziehen

2. Zur Frage eines Anscheinsbeweises für ein Verschulden des Flugzeugführers am Absturz seines Flugzeugs

§ 823 BGB

Urteil des OLG Frankfurt/M. vom 17.12.1980 (19 U 171/77)

Zum Sachverhalt:

Der BGH hat die Annahme der Revision der Klägerin durch Beschluß vom 24.11.1981 (VI ZR 30/81) abgelehnt. Siehe dazu auch die in VersR 80, 234 abgedruckte erste Revisionsentscheidung des BGH vom 27.11.1979 (VI ZR 267/78).

Die Kl. nahm den bekl. Nachlaßverwalter des Piloten K. auf Schadenersatz wegen eines Flugzeugabsturzes vom 12.10.1975 in Anspruch. Das LG hat die Klage abgewiesen. Das Urteil des Senats vom 27.9.1978, durch welches die Berufung der Kl. zurückgewiesen worden war, hat der BGH am 27.11.1979 aufgehoben (BGHZ 76, 32 = VersR 80, 234). Auch die neue Verhandlung vor dem Berufungsgericht führte jedoch nicht zum Erfolg der Berufung.

Aus den Gründen:

Schadenersatzansprüche stehen der Kl. gegen den Bekl. nicht zu, weil ein Verschulden des K. an dem Unfall nicht festgestellt werden kann ...

Der Sachverständige M. hat ausgeführt, daß er es für wahrscheinlich halte, daß K. das Flugzeug am Boden auf eine höhere Geschwindigkeit als normal beschleunigt, es anschließend stark hochgezogen habe und dadurch in einen überzogenen Flugzustand geraten sei,

durch den er unbeabsichtigt nach links abgekippt sei. In einem solchen Fall wäre allerdings von einem Verschulden des K. auszugehen. Es entspricht nämlich der von einem ordentlichen Flugzeugführer zu verlangenden Sorgfalt nicht, wenn er beim Start sein Flugzeug in dieser Weise steil hochzieht, weil ihm bekannt sein muß, daß er auf diese Weise immer in einen überzogenen Flugzustand geraten kann, der zwar nicht unweigerlich zum Absturzführen muß, aber doch immerhin die Gefahr eines Absturzes mit sich bringt.

Dieser vom Sachverständigen vermutete Ablauf läßt sich aber nicht mit hinreichender Sicherheit feststellen. Zwar spricht, wie der Sachverständige vor dem Senat mündlich erläutert hat, die von allen Augenzeugen bekundete Tatsache, daß K. erst in der Mitte der Startbahn, also erst nach etwa 600 m, abgehoben hat, dafür, daß er das Flugzeug übernormal beschleunigte; denn normalerweise wird nach den Ausführungen des Sachverständigen ein Flugzeug dieses Typs schon nach 400 m vom Boden abheben, eine längere Rollzeit wird regelmäßig dazu genutzt, um die Geschwindigkeit über die normale Startgeschwindigkeit hinaus zu erhöhen. Das allein aber stellt noch kein Fehlverhalten des Piloten dar, weil durch eine übermäßige Beschleunigung keine Gefahr auftritt, sondern der Start im Gegenteil sicherer wird. Ein Fehlverhalten könnte allenfalls in einem zu steilen Start gesehen werden. Die Tatsache aber, daß K. das Flugzeug steil hochgezogen habe, ist aufgrund der Zeugenaussagen nicht feststellbar ...

Diese Entscheidung wurde
heruntergeladen von der Seite
www.PilotUndRecht.de

Der Kl. hilft für den Nachweis des Verschuldens des Piloten auch kein Anscheinsbeweis. Es besteht kein Satz der Lebenserfahrung dahin, daß ein Unfall, wie er sich vorliegend ereignet hat, auf ein Verschulden des Piloten zurückzuführen ist.

Allerdings scheiden nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen Wetterverhältnisse als alleinige Unfallursa-

che aus. Es ist zwar denkbar, wie der Sachverständige ausgeführt hat, daß z. B. eine thermische Ablösung zur Entstehung des Unfalls beigetragen hat. Wenn das aber der Fall gewesen sein sollte, würde dadurch ein Verschulden des Piloten nicht ausgeschlossen. Vielmehr müßte dann noch ein Fehlverhalten des Piloten hinzukommen. Eine thermische Ablösung kann nämlich nur dann zum Absturz führen, wenn der Pilot nicht die erforderliche Geschwindigkeit einhält oder sonst ein Flugmanöver ausführt, das unzulässig ist, wie z. B. eine Linkskurve in zu geringer Höhe. Nach den Bekundungen des Sachverständigen sind die Auswirkungen einer thermischen Ablösung vom Piloten ohne weiteres zu beherrschen, wenn er eine ausreichende Geschwindigkeit einhält und im Geradeausflug sachgerecht auf die Thermik reagiert, wie es von ihm zu verlangen ist.

Nach den ebenfalls überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen ist aber nicht auszuschließen, daß der Unfall auf einen technischen Defekt zurückzuführen ist, der dem Piloten nicht anzulasten ist. Es ist möglich, daß die Steuerung versagt hat und das Flugzeug dadurch nach links geflogen ist, ohne daß der Pilot dann noch etwas hätte ändern können. Das Versagen der Steuerung kann dadurch bewirkt worden sein, daß innerhalb der Steuerung an der Übertragung vom Bedienungshebel zum Steueruder ein Bruch aufgetreten ist. Ein solcher Bruch kommt nach den Bekundungen des Sachverständigen während des Flugs mitunter vor, ohne daß der Pilot die Gefahr des Bruchs vor dem Start durch einen Test hätte feststellen können ...

Ein technischer Defekt der vorbeschriebenen Art ist auch nicht so unwahrscheinlich, daß er außer Betracht bleiben könnte. Wenn auch statistische Angaben darüber nicht vorliegen, hat der Sachverständige doch aufgrund seiner Sachkunde einen technischen Defekt nicht als unwahrscheinlich angesehen. Zwar hält er es für näherliegend, daß der Unfall auf einem Fehlverhalten des Piloten beruht. Das genügt aber nicht, um davon auszugehen, daß ein technischer De-

fekt nicht vorgelegen habe. Wenn mehrere Geschehensabläufe möglich sind, genügt es zur Annahme eines Satzes der Lebenserfahrung nicht, wenn einer von ihnen wahrscheinlicher ist als der andere. Vielmehr fehlt es in einem solchen Fall an einem Satz der Lebenserfahrung, weil ein typischer Geschehensablauf, der auf eine bestimmte Ursache hinweist, nicht vorliegt.