

Wie gefährlich ist der Segelflugsport?

Zu den Pflichten eines Flugleiters und zur Kausalität seines Fehlverhaltens

Angewandte Normen: §§ 823, 844, 846, 249, 254 BGB

Gericht: LG Freiburg, Urteil vom 16.11.1965, Az.: 1 0 91/65

Veröffentlicht in: VersR 1967 S. 718

Zum Sachverhalt:

Der Segelfluglehrer S., Ehemann der Kl., kam bei einem Segelflugzeugzusammenstoß am 12. S. 1963 über dem Flugplatz F. ums Leben, Die Kl. machte mit der Klage Schadensersatzansprüche gegen den Führer (Erstbeklagter) und den Halter (Zweitbeklagter) des an dem Unfall beteiligten anderen Segelflugzeuges geltend.

Der Unfall ereignete sich über dem nördlichen, den deutschen Segelfliegergruppen vorbehaltenen Teil des Flugplatzes. Dort führten am Unfalltag der zu 2) bekl. Verein und die Segelfliegergruppe K. ihren Flugbetrieb durch. Die Segelfliegergruppe K., die keine Seilwinde und keinen eigenen Fluglehrer besaß, benutzte für ihre Starts die Seilwinde des bekl. Vereins mit. Pro Start zahlte sie eine Gebühr von 3,- DM. Der Ehemann der Kl. führte als Fluglehrer mit Angehörigen dieser Gruppe Schulflüge mit einem doppelsitzigen Schulflugzeug vom Typ D. aus.

Der Erstbeklagte, ebenso wie der Ehemann der Kl. Mitglied des zu 2) bekl. Vereins, kehrte gegen 18.10 Uhr von einem Übungsflug in die Nähe des Flugplatzes F. zurück, Er flog ein Segelflugzeug vom Typ Ka, das Eigentum des Zweitbeklagten war. Er befand sich in etwa 200 m Höhe über dem Neubau der H.-Klinik. Von dort aus beobachtete er die Start- und Landebahn und stellte fest, daß ein Segelflugzeug am Start stand. Er sah ferner ein weiteres Segelflugzeug auf dem Flugplatz, das zum Startplatz bewegt wurde. Der Erstbeklagte wollte landen. Er flog zunächst in einer Linkskurve über dem Bahnkörper bis in Höhe des Güterbahnhofs, machte dort einen Bogen von 180 Grad und flog wieder bis

zur Klinik zurück. Seine Höhe betrug noch immer etwa 200 m Er beschrieb wieder eine Linkskurve, flog dann aber nicht mehr zum Güterbahnhof zurück, um von dort aus noch einmal die Start- und Landebahn zu beobachten und um dann nach einer weiteren Drehung von 180 Grad nach rechts in die Landebahn einzuschweben, sondern überquerte vorschriftswidrig nach einer Linkskurve über der U.-Klinik, obwohl die Platzordnung an diesem Tag Rechtsplatzrunden vorsah, den französischen südlichen Flugplatzteil, der nur in 500 m Höhe überflogen werden darf, überflog sodann die Landepiste für Motorflugzeuge, was nach der Flugplatzvorschrift nur in Höhe von 600 m zulässig ist, und überquerte danach unzulässigerweise die Startbahn des deutschen Flugplatzteiles. Er hatte die Landeklappen gezogen. Die Geschwindigkeit des Flugzeuges betrug etwa 80—90 km/st Inzwischen war der Ehemann der Kl. mit dem Flugschüler W. in dem Segelflugzeug Typ D. im Windenschlepp gestartet. In einer

Höhe von 100–120 m stieß der Erstbeklagte von links hinten mit der Bugkappe seines Flugzeuges auf das Seitenleitwerk des Segelflugzeuges D. Das Seiten-

steuer brach ab und fiel zu Boden. Der Ehemann der Kl. klinkte nach dem Aufprall das Schleppseil sofort aus und versuchte zu landen, Da jedoch auch das Höhensteuer nicht mehr funktionierte, stürzte das Flugzeug nach kurzem Geradeausflug plötzlich senkrecht nach vorn an. Der Ehemann der Kl. und der Flugschüler W. fanden bei dem Absturz den Tod.

Das LG hat den Klageanspruch gegenüber dem Erstbeklagten durch Teilurteil bis zur

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

Höhe von 55 000,- DM dem Grunde nach für gerechtfertigt erachtet.

Aus den Gründen:

Die Kl. kann unter den Voraussetzungen der § 823, 844 BGB vom Erstbeklagten Ersatz der Beerdigungskosten und des ihr durch den Tod ihres Mannes entzogenen Rechtes auf Unterhalt verlangen.

Unstreitig hat der Erstbeklagte den Zusammenstoß und damit den Tod des Ehemannes der Kl. schuldhaft verursacht. Den Getöteten trifft dagegen kein Mitverschulden am Unfall i. S. des § 254 BGB, das sich die Kl. nach § 846 BGB auf ihren Schadenersatzanspruch anrechnen lassen müßte. S. hat zwar seine Pflichten als Flugleiter verletzt, der Unfall hätte aber auch dann nicht vermieden werden können, wenn er seine Pflichten ordnungsgemäß erfüllt hätte. Das ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

S. war am Unfalltag als Flugleiter eingeteilt. Damit war er nach den auf dem Flugplatz F. für die deutschen Segelflieger geltenden Vorschriften der SBO (§ 8a) für Ordnung und Sicherheit auf dem Segelfluggelände verantwortlich. Die Möglichkeit, diese ihm als Flugleiter obliegenden umfassenden Überwachungs- und Ordnungsfunktionen wahrzunehmen, endete für S. in dem Augenblick, als er das Segelflugzeug Typ D. bestieg, um mit dem Flugschüler W. zu einem Übungsflug zu starten,

Durch die glaubwürdige Aussage des Zeugen H. ist zwar erwiesen, daß eine Ablösung in der Flugleitung dann eintreten sollte, wenn S. Mitglieder der Segelfluggruppe K. schulen wollte. Insofern liegt kein Verschulden des S. vor. Seine Pflichtverletzung bestand aber darin, daß er das Flugzeug zu einem Zeitpunkt bestiegen hat, in dem sein Stellvertreter H. – für ihn erkennbar – noch nicht in der Lage war, als Flugleiter zu fungieren.

Die beiden Sachverständigen haben allerdings übereinstimmend die Meinung vertreten, H. sei, obwohl er mit dem Rücktransport seines soeben erst gelandeten Segelflugzeuges beschäftigt war, durchaus in der Lage gewesen, die Pflichten eines Fluglei-

ters zu erfüllen. Das Gericht hält diese Auffassung aber nicht für zutreffend, Es ist zwar richtig, daß sich H. im Augenblick des Starts von S. auf dem Flugplatz befand, auch, daß sein Standort für die Beobachtung des Starts — darin liegt eine der Hauptaufgaben des Flugleiters — relativ günstig war. Darauf allein kommt es jedoch nicht entscheidend an. Der Flugleiter muß, um seinen umfassenden Aufgaben gerecht werden zu können, in der Lage sein, in jedem Augenblick aktiv dort eingreifen zu können, wo er gerade gebraucht wird. Das kann er jedoch nicht, wenn er als Pilot und Flugzeuglehrer damit beschäftigt ist, seine soeben gelandete Maschine zum Start zurückzubringen. In diesem Falle besteht seine Hauptaufgabe zunächst darin, für sein eigenes Flugzeug zu sorgen. Er kann diese Tätigkeit nicht beliebig abbrechen, um etwa zum anderen Ende des Flugplatzes zu eilen, wenn dort Zuschauer das Flugfeld betreten haben sollten. Da H. also nicht in der Lage war, als Flugleiter zu fungieren, durfte S., der das erkennen konnte, nicht das Schulflugzeug besteigen und starten.

Die Kl. braucht sich diese Pflichtverletzung ihres Mannes jedoch nicht im Rahmen der §§ 844, 846, 254 BGB entgegenhalten zu lassen, da auch ohne dieses falsche Verhalten des S. der Unfall nicht hätte vermieden werden können. Der Sachverständige X. hat eingehend und überzeugend dargelegt, daß auch ein aufmerksamer Flugleiter den Start bei der Flugposition des Erstbeklagten freigegeben hätte und daß er den freigegebenen Start nicht mehr rechtzeitig hätte verhindern oder unterbrechen können, wenn er den falschen Anflug des Erstbeklagten bemerkt hätte.

Wenn bei der Flugposition des Erstbeklagten normalerweise mit einem Landeanflug nicht vor Ablauf von 3 bis 4 Minuten gerechnet werden mußte, so bestand weder für den Startleiter, der unmittelbar verantwortlich für die Startfreigabe war, noch für seinen allgemeinen Vorgesetzten, den Flugleiter, Veranlassung, den Start aus diesem Grunde nicht freizugeben, da der gesamte Startvorgang von der Startfreigabe bis zum Ausklinken des Seiles erfahrungsgemäß

höchstens eine Minute in Anspruch nimmt. Rechnet man nun vom Unfallzeitpunkt zurück, wie es der Sachverständige zutreffend getan hat, und berücksichtigt dabei einerseits die Landegeschwindigkeit des Erstbeklagten (80 – 90 km/st) und seine Entfernung vom Unfallort, zum anderen die Höhe, die das Flugzeug des S. am Schleppseil erreicht hatte, so ergibt sich zwingend, daß der Start schon freigegeben war, als der Erstbeklagte seinen falschen Anflug begann. Ein aufmerksamer Flugleiter hätte selbst dann, wenn er unmittelbar bei der Winde bzw. beim Start gestanden hätte – wozu er nicht verpflichtet war –, nichts mehr tun können was den Zusammenstoß hätte verhindern können. ...

Die Kl. verlangt von dem Erstbeklagten eine Rente bis zum 13. 6. 1982, d. h. bis zum 80. Geburtstag ihres Ehemannes; sie kann jedoch Rente nur bis zum 12. 11. 1978 beanspruchen.

Nach § 844 BGB kann die Witwe so lange Rente verlangen, wie der Verstorbene ihr mutmaßlich zum Unterhalt verpflichtet gewesen wäre. Da ihr Ehemann selbständiger Handelsvertreter war, ist davon auszugehen, daß er sich voraussichtlich nicht mit Ablauf des 65. Lebensjahres zur Ruhe gesetzt hätte, sondern seine Vertretertätigkeit auch weiterhin noch ausgeübt hätte. Möglicherweise wären die Erträgnisse dann zwar mit zunehmendem Alter geringer geworden, im Hinblick auf den Unterhalt zur Familie hätte dann aber zusätzlich die monatliche Rente der BfA zur Verfügung gestanden; außerdem hatte man auch von der ausgezahlten Lebensversicherung in Höhe von 7000,- DM einen Teil der Lebenshaltungskosten bestreiten können. Wäre S. aber bis zu seinem Lebensende zu

Unterhaltsleistungen in etwa gleichbleibender Höhe verpflichtet gewesen, so kommt als mutmaßliche Lebensdauer in diesem Falle nur die durchschnittliche Lebenserwartung eines Mannes in Betracht, der am Unfalltag das 60. Lebensjahr vollendet hatte. Nach der amtlichen Sterbetafel 1960/62 sind das 15,45 Jahre. Der Hinweis der Kl., ihr Mann habe eine so gute Gesundheit gehabt, daß er noch im 61. Le-

bensjahr den Segelflugsport habe ausüben können, ist für sich allein nicht geeignet, die Lebenserwartung des S. höher als normal einzuschätzen. Ebensowenig kann aber auch die Behauptung der Beklagten, überzeugen, der Segelflugsport sei eine relativ gefährliche Tätigkeit, die Lebenserwartung müsse deshalb entsprechend niedriger angesetzt werden. Aus der Segelflugunfallauswertung für das Jahr 1963, zusammengestellt durch den Flugsicherheitsinspekteur, ergibt sich, daß auf rund 16 000 Flugstunden oder rund 70 000 Starts nur ein Todesfall kommt. Von einer für die Lebenserwartung ins Gewicht fallenden erhöhten Gefährdung kann unter diesen Umständen nicht gesprochen werden. Die Lebenserwartung des S. – und damit seine Unterhaltsverpflichtung gegenüber der Kl. – war daher im Zeitpunkt des Unfalls mit 15½ Jahren anzunehmen. ...