

1. Auch im Rahmen des Luftverkehrsgesetzes kann ein gering erscheinender Verursachungsbeitrag vollständig zurücktreten, so dass der andere Teil den gesamten Schaden zu ersetzen hat.

2. Zu den Pflichten beim Rollen

Angewandte Normen: § 33 Abs. 1 LuftVG, § 41 Abs. 1 LuftVG, § 12 LuftVO, § 22 Abs. 1 Nr. 3 LuftVO, § 67 VVG

Gericht: OLG Düsseldorf, Urteil vom 07.10.1991, 1 U 89/90

Veröffentlicht in: NZV 1992, 447

Zum Sachverhalt:

...

Aus den Gründen:

Die zulässige Berufung der Beklagten hat in der Sache nur teilweise Erfolg.

Die Klägerin kann von der Beklagten aufgrund des Unfalles vom 15. Februar 1985 auf dem Rollweg M des D Ersatz des gesamten ihr entstandenen Sachschadens und damit in der Hauptsache weitere 20.077,75 englische Pfund sowie Zahlung rückständiger Zinsen in Höhe von 7.880,99 englischen Pfund verlangen.

Die Beklagten haften der Klägerin grundsätzlich gemäß § 33 Abs. 1 LuftVG für die unfallbedingten Schäden, weil die Klägerin beim Betrieb des Luftfahrzeuges L, dessen Halterin die Beklagte ist, geschädigt worden ist. Auf der anderen Seite haftet aber auch die Klägerin nach § 33 Abs. 1 LuftVG. Auch die Beklagte ist beim Betrieb des Luftfahrzeuges D, dessen Halterin die Klägerin ist, geschädigt worden.

Da die grundsätzliche Haftung beider Parteien nach dem Luftverkehrsgesetz feststeht, hängt in ihrem Verhältnis zueinander die Verpflichtung zum Schadensersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes gemäß § 41 Abs. 1 LuftVG von den Umständen ab, die zu Schaden geführt haben, und zwar insbesondere davon, wie weit der Schaden vorwiegend von dem einen oder

anderen Teil verursacht worden ist. Für das Maß der Verursachung ist ausschlaggebend, mit welchem Grad an Wahrscheinlichkeit ein Umstand allgemein geeignet ist, Schäden der vorliegenden Art herbeizuführen. Hierbei richtet sich die Schadensverteilung auch danach, ob und in welchem Umfang einer der Beteiligten den Unfall verschuldet hat. Jedoch können im Rahmen dieser Abwägung zu Lasten einer Partei nur solche unfallursächlichen Tatsachen berücksichtigt werden, auf die diese Partei sich beruft, die unstreitig oder bewiesen sind.

Ist das Maß der Verursachung auf der einen Seite so groß, daß demgegenüber die von der anderen Partei zu verantwortende Mitverursachung nicht nennenswert ins Gewicht fällt, kann es angemessen sein, **den ganzen Schaden einer Partei aufzuerlegen. Dies gilt entgegen der Meinung der Beklagten auch für die Gefährdungshaftung aus dem Luftverkehrsgesetz.**

Denn nach § 41 Abs. 1 LuftVG hängt die Abwägung ebenso wie die nach dem

Straßenverkehrsgesetz "von den Umständen" ab, ohne daß der Gesetzgeber einen grundsätzlichen Haftungsanteil anzurechnender Betriebsgefahr, der nicht der Abwägung unterliegt, vorgesehen hat. Dann kann die Abwägung aber grundsätzlich auch dazu führen, einen gering erscheinenden Verursachungsbeitrag vollständig zurücktreten zu lassen (ebenso: Hofmann, Luftverkehrsgesetz, § 41, Rdn. 7; Schwenk, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 315).

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

So liegen die Dinge hier zum Nachteil der Beklagten.

Die Beklagte belastet die Betriebsgefahr eines Flugzeuges L im Rollvorgang, das der großen Masse sowie der Unübersichtlichkeit des Flugzeuges außerordentlich hoch ist. Daneben belastet die Beklagte auch ein maßgebliches unfallursächliches Verschulden des Piloten ihres Flugzeuges, des Zeugen R, das sie sich zurechnen lassen muß.

Der Zeuge R hat gegen §§ 12, 22 Abs. 1 Nr. 3 LuftVO verstoßen. Nach diesen Vorschriften war er als gemäß § 3 LuftVO verantwortlicher Flugzeugführer verpflichtet, **beim Rollvorgang ausreichenden Abstand einzuhalten und den übrigen Flugplatzverkehr sorgfältig zu beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden.** Wie die Kollision mit der vorausrollenden D der Klägerin zeigt, hat sich der Zeuge R nicht dementsprechend verhalten.

Obwohl die Fahrt der vorausrollenden Maschine der Klägerin im Abbiegevorgang auf den Rollweg X verlangsamt worden war und sich dadurch der Abstand zwischen den beiden Flugzeugen verkürzt hatte, hat der Zeuge R die Fahrt des von ihm geführten Flugzeuges nicht vermindert, sondern ist so schnell weitergerollt, daß er, wie er im Verlauf der erstinstanzlichen Beweisaufnahme selbst eingeräumt hat, die Abbiegestelle erreichte, als das Flugzeug der Klägerin sich dort noch im Rollvorgang befand. Damit waren die Abstände zwischen beiden Flugzeugen aber so gering geworden, daß ein gefahrloses Vorbeierollen wegen der weit ausladenden, unübersichtlichen rechten Tragfläche nur dann möglich war, wenn die D der Klägerin ihre Fahrt fortsetzen würde. Dies mußte der Zeuge R sorgfältig beobachten und durfte keinesfalls in der – unerfüllt gebliebenen – Erwartung und im Vertrauen darauf, der Zeuge W werde ungebremst weiterrollen, seine Fahrt fortsetzen. Er durfte sein Flugzeug vielmehr mit dem für ihn nicht einsehbaren Teil erst dann in den Abbiegebereich des Rollweges X weiterrollen lassen, wenn er sicher sein konnte, daß die vorausrollende D ihren Ab-

biegevorgang so weit durchgeführt hatte, daß auch die weit ausladende, für ihn nicht mehr einsehbare rechte Tragfläche nicht mehr mit dem Flugzeug der Klägerin würde kollidieren können. Solange dies nicht gesichert war, wobei sich der Zeuge R auch der Hilfe des Towers hätte bedienen können, hätte der Zeuge R seine Fahrt stark verlangsamten und erforderlichenfalls auch so anhalten müssen, daß er die vorausrollende Maschine beobachten konnte.

Demgegenüber belastet die Klägerin die bei Flugzeugen hohe Betriebsgefahr eines Flugzeuges D im Rollvorgang, jedoch kein nachweisbares unfallursächliches Verschulden des Flugzeugführers, des Zeugen W.

Dem Zeugen W kann nicht vorgeworfen werden, beim Abbiegen vom Rollweg M in den Rollweg X die Rollgeschwindigkeit seines Flugzeuges grundlos stark herabgesetzt und damit den nachfolgenden Rollverkehr vermeidbar behindert zu haben. Abgesehen davon, daß eine deutliche Verringerung der Rollgeschwindigkeit ohnehin mit dem Abbiegevorgang verbunden war, war ein weiteres Verlangsamen der Fahrt auch wegen der möglichen Vereisung der Rollbahn geboten.

Daß zumindest die Ränder der Rollbahn im Bereich der Unfallstelle tatsächlich vereist waren, steht zur Überzeugung des Senats nach dem Ergebnis der vom Landgericht durchgeführten Beweisaufnahme fest. Eine Vereisung der Rollbahnränder hat nicht nur der Zeuge W bekundet. Der Zeuge R hat ebenfalls von Vereisungen an den Rollbahnrändern berichtet. Auch der Zeuge S, der die Unfallstelle für die Flugunfalluntersuchungsstelle des Luftfahrtbundesamtes untersuchte, hat noch mehr als drei Stunden nach dem Unfall, gegen 11.00 Uhr, Eisreste an den Rändern der Rollbahn im Bereich der Unfallstelle vorgefunden. Auch die am Unfallort für die Flugunfalluntersuchungsstelle gefertigten Fotografien zeigen deutliche Vereisungen, nicht nur der Ränder, sondern teilweise auch der Rollbahn.

Wie das Landgericht zutreffend ausgeführt hat, war durch diese Vereisung der Rollbahnränder und Teile der Rollbahn eine Verringerung der Rollgeschwindigkeit zulässig und geboten, um der Gefahr eines plötzlichen Ausbrechens des Flugzeuges im Abbiegevorgang vorzubeugen. So bestand für die D jedenfalls die konkrete Gefahr, beim Abbiegen auf die vereisten Flächen zu geraten. Diesem Umstand mußte der Zeuge W durch Verlangsamung seiner Rollgeschwindigkeit Rechnung tragen, um so ein sicheres Abbiegen zu gewährleisten.

Die Klägerin trifft auch nicht deshalb ein unfallursächliches Verschulden, weil der Zeuge W die **Verringerung seiner Rollgeschwindigkeit nicht im Tower angezeigt hat**. Hierzu war der Zeuge W nämlich nicht verpflichtet. Zum einen sieht die LuftVO eine derartige Verpflichtung im Rollverkehr nach erfolgter Rollgenehmigung nicht vor. Zum anderen ist eine derartige Verringerung der Geschwindigkeit für die übrigen Teilnehmer am Flugplatzverkehr bei der gebotenen Aufmerksamkeit und – wie hier – besten Sichtverhältnissen ohne weiteres zu erkennen, so daß auch aus allgemeinen Sicherheitserwägungen eine Benachrichtigung der Flugverkehrskontrollstelle nicht angezeigt war, zumal es sich um eine nur kurzzeitige, auf den Abbiegevorgang beschränkte Maßnahme handelte.

Die Beklagte hat auch nicht bewiesen, daß der Zeuge W schuldhaft den Anhaltepunkt CAT II/III mit dem Punkt CAT I verwechselt und deshalb zu früh, vor dem Punkt CAT II/III, angehalten hat. Hierzu hat die Beweisaufnahme nichts ergeben, zumal selbst der Zeuge R eingeräumt hat, daß die Maschine der Klägerin – sowie vom Zeugen W auch bekundet – noch langsam rollte, als es zum Zusammenstoß kam.

Die Abwägung zeigt, daß die Kollision der beiden Flugzeuge im Rollvorgang maßgeblich auf das schuldhafte Verhalten des Flugzeugführers des Luftfahrzeuges der Beklagten zurückzuführen ist. Hiermit ist die entscheidende Unfallursache gesetzt worden. Darüber hinaus belastet die Be-

klage die wegen ihrer wesentlich größeren Masse erheblich höhere Betriebsgefahr der L. Demgegenüber fällt die von der wesentlich kleineren D ausgehende Betriebsgefahr nicht mehr nennenswert ins Gewicht. Es ist daher angemessen, daß die Beklagten den gesamten Schaden der Klägerin zu tragen hat.

Der der Klägerin durch das Unfallereignis entstandene Schaden beläuft sich unbestritten auf restliche 20.077,75 englische Pfund.

Diesen gesamten restlichen Sachschaden kann die Klägerin von der Beklagten aus eigenem Recht erstattet verlangen. Ihr Schadensersatzanspruch ist nicht auf ihrem britischen Kaskoversicherer in Höhe des von diesem bezahlten Betrages von 17.933,62 englischen Pfund übergegangen.

Nachdem im Verhältnis der Klägerin zu ihrem britischen Kaskoversicherer, der Firma B, maßgeblichen englischen Recht bewirkt die Zahlung des Versicherers lediglich, daß sich insoweit der Anspruch des Versicherten gegen ihn mindert. Die Ansprüche des Versicherten gehen nicht – wie im deutschen Recht nach § 67 VVG – auf den Versicherer über. Vielmehr bleibt der Versicherer materiell Inhaber des Anspruchs, wenn auch der Versicherer neben dem Versicherten berechtigt ist, an dessen Stelle, aber auch in dessen Namen, dessen Rechte geltend zu machen (Schirrmeyer/Prochownik, das Bürgerliche Recht Englands, 2. Band, 783, 784; vgl. auch die von der Klägerin vorgelegte Entscheidung Smith Vs. Mainwaring, 1986, LR Vol. 2, Ca. 244). Dieses als "Subrogation" bezeichnete Recht des Versicherers tritt damit nur neben die Rechte des Versicherungsnehmers und läßt diese unberührt. Soweit die Beklagte abweichend hiervon ohne nähere Begründung geltend macht, das englische Recht sehe gleichwohl einen dem deutschen Recht vergleichbaren gesetzlichen Forderungsübergang vor, hat sie dieses im Rahmen der sie treffenden Beibringungspflicht nicht hinreichend dargelegt.

Die Beklagte beruft sich auch ohne Erfolg darauf, in Höhe des von der Firma B gezahlten Betrages von 17.933,62 englischen Pfund sei die Klägerin deshalb nicht mehr geschädigt, weil ihr Schaden durch ihren Kaskoversicherer insoweit ausgeglichen sei.

Die Anrechnung eines durch ein Schadensereignis auch erlangten Vorteils setzt voraus, daß sie aus der Sicht des Geschädigten zumutbar ist, dem Zweck des Schadenersatzes entspricht und den Schädiger nicht unbillig entlastet (BGHZ 91, 210 m.w.N.). Unter diesen Voraussetzungen muß sich die Klägerin die Leistung ihres Kaskoversicherers nicht im Rahmen der Vorteilsausgleichung anrechnen lassen. Eine Kaskoversicherung dient der privaten Schadensfürsorge. Die vertragsgemäße Versicherungsleistung soll im Schadensfall dem Geschädigten zugute kommen. Eine Anrechnung auf den erlittenen Schaden würde den Schädiger, der zu dieser Vorsorge nichts beigetragen hat, unbillig entlasten.