

1. **Zu den Voraussetzungen eines Beförderungsvertrages mit einem Luftsportverein**
2. **Bei einer zulässigen Startmasse von 1090 kg ist eine tatsächliche Überschreitung der zulässigen Startmasse um 75,1 kg nicht als grob fahrlässig zu bewerten.**
3. **Zur Frage, wann eine – zu kurze – Startbahnlängenberechnung grob fahrlässig ist.**
4. **Ein Abheben vor der Halbbahnmarkierung ist nicht zwingend vorgeschrieben.**
5. **Der Flughafenbetreiber und sein Flugleiter sind nicht verantwortlich dafür, dass der Pilot die Berechnungen zur Masse und zur benötigten Startstrecke fehlerhaft ausführt.**

Angewandte Normen: § 3 a LuftVO; §§ 33, 44 LuftVG

Gericht: LG Aurich, Urteil vom 18.12. 2002, 2 0 1345/00

Veröffentlicht in: VersR 2004 S. 746 ff.

### **Zum Sachverhalt:**

Mitte 1998 buchte das Vereinsmitglied G. bei dem Luftsportverein B. einen Flug von B. zur Insel L. und zurück. Zwischen G. und dem Kl. war abgesprochen, dass auch der Kl. an dem Hin- und Rückflug als Passagier teilnehmen sollte. Nachdem ein Pilot des Vereins G. und den Kl. am 6.9.1998 von B. zur Insel L. geflogen hatte, landete der Bekl. zu 1 am 8.9.1998 gegen 11.52 Uhr von W. kommend und mit zwei Passagieren an Bord – von denen einer auf der Insel verblieb – mit einer viersitzigen Piper-PA 28-180 auf dem der Bekl. zu 2 gehörenden und von dieser betriebenen Flugplatz der Insel L., um den Kl. und G. in Absprache mit dem Luftsportverein B. dort abzuholen und mit ihnen gegen Mittag den Rückflug nach B. anzutreten.

Als gegen 12.30 Uhr der Start erfolgte, hob das nunmehr mit vier Insassen besetzte Flugzeug zwar zunächst von der aus einer Graspiste bestehenden Startbahn ab, erreichte jedoch nicht die notwendige Geschwindigkeit, um den Startvorgang erfolgreich abzuschließen. Infolgedessen stürzte das Flugzeug in ein angrenzendes Waldstück. Das Flugzeug wurde hierdurch völlig zerstört. Der erheblich verletzte Kl. wurde mit einem Hubschrauber zunächst in ein

Krankenhaus geflogen und anschließend in die Unfallklinik K. verlegt.

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (im Folgenden: BFU) erstellte im September 1998 einen Bericht, in dem sie feststellte, dass sich im Flughandbuch ein Wägeprotokoll vom 20.8.1991 befand, welches dem Flugzeug eine Leermasse von 629 kg bescheinigte, während ein im Bordbuch befindliches neueres Wägeprotokoll vom 17.6.1997 eine Leermasse von 680,5 kg auswies.

Der Haftpflichtversicherer des Luftsportvereins B. leistete vorprozessual an den Kl. einen Betrag in Höhe von 320 000 DM.

Diese Entscheidung wurde heruntergeladen von der Seite  
[www.PilotUndRecht.de](http://www.PilotUndRecht.de)

Vor dem Start des Flugzeugs habe der Bekl. sich ausgiebig mit dem Flugleiter des Flugplatzes L. unterhalten, weil die Graspiste aufgrund tages-

langen Regens nass und schwer und derart aufgeweicht gewesen sei, dass die Räder des Flugzeugs im stehenden Zustand fast vollständig im Matsch versunken seien.

Das LG wies die auf Schadensersatz und Feststellung gerichtete Klage als unbegründet ab.

**Aus den Gründen:**

Dem Kl. stehen weder gegenüber dem Bekl. zu 1 (I) noch gegenüber der Bekl. zu 2 (II) Ansprüche auf Schadensersatz zu.

I. Ansprüche gegen den Bekl. zu 1 auf Ersatz materieller oder immaterieller Schäden folgen weder aus §§ 33 Abs. 1, 44 Abs. 1 LuftVG, noch aus §§ 823, 847 BGB oder einer anderen rechtlichen Grundlage.

Ansprüche aus dem LuftVG sind gem. §§ 46, 48 LuftVG ausgeschlossen, nachdem der Haftpflichtversicherer des Luftsportvereins unstreitig bereits vorprozessual einen Betrag in Höhe von 320 000 DM an den Kl. geleistet hat. Gem. § 44 Abs. 1 LuftVG haftet der Luftfrachtführer im Rahmen eines abgeschlossenen Beförderungsvertrags im Fall der Verletzung einer Person nämlich lediglich bis zu einem Betrag in Höhe, von 320 000 DM. Diese Haftungsbeschränkung, die gem. § 44 Abs. 2 LuftVG auch dem Bekl. zu 1 als Verrichtungsgehilfe des Luftsportvereins B. zugute kommt, findet gem. § 48 Abs. 1 S. 2 LuftVG lediglich dann keine Anwendung, wenn der Schaden von dem Luftfrachtführer oder einem seiner Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden ist. Von einer solchen vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Schadensherbeiführung kann vorliegend des nicht ausgegangen werden.

Die Kammer ist nach dem Ergebnis der durchgeführten Beweisaufnahme zunächst davon überzeugt, dass zwischen dem Kl. und dem Luftsportverein B. ein Beförderungsvertrag i.S.d. §§ 44 ff. LuftVG zustande gekommen ist.

Dass mit dem Luftsportverein ein Beförderungsvertrag zustande gekommen und nicht lediglich eine Gefälligkeit anzunehmen ist, zeigt bereits der Umstand, dass G. nach eigenem Bekunden für den Hin- und Rückflug einen nicht unerheblichen Betrag in Höhe von 1000 DM an den Verein gezahlt hat, selbst wenn es sich bei dem Betrag – was aufgrund der Aussage des Zeugen A. nahe liegt – lediglich um eine – möglicherweise auch nur teilweise – Erstattung der Selbstkosten gehandelt hat (vgl. BGH VersR 1968, 94 und 1983, 986 [987 LJ =

NJW 1983, 2445 [2446]). Aufgrund der Aussagen der Zeugen A. und G. steht zudem zur Überzeugung der Kammer fest, dass bei Vertragsabschluss auch im Namen des Kl. gehandelt hat. ...

Dem Bekl. zu 1 kann auch weder Vorsatz noch grobe Fahrlässigkeit angelastet werden. Von Vorsatz – den ersichtlich auch der Kl. nicht annimmt – kann schon deshalb nicht ausgegangen werden, weil es ersichtlich fern liegt, dass der Bekl. zu 1 unter Inkaufnahme eigener Verletzungen eine Schädigung des Kl. beabsichtigte oder auch nur billigend in Kauf nahm.

Grobe Fahrlässigkeit ist erst dann anzunehmen, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maß verletzt wird, wenn mithin schon einfachste, ganz nahe liegende Überlegungen nicht angestellt werden und wenn dasjenige nicht beachtet wird, was im gegebenen Fall jedem einleuchten muss (vgl. Palandt/Heinrichs, BGB 60. Aufl. § 278 Rn. 2 m.w.N.). Diese Voraussetzungen sind weder im Hinblick auf die jeweils einzelnen vom Kl. gegen den Bekl. zu 1 erhobenen Vorwürfe gegeben, noch erfüllt das Gesamtverhalten des Bekl. zu 1 diese Erfordernisse.

Eine unzutreffende Berechnung der Startmasse durch den Bekl. zu 1 begründet allenfalls die Verschuldensform der einfachen Fahrlässigkeit. Dies gilt unabhängig davon, ob – wie dies der Kl. behauptet – die tatsächliche Startmasse entsprechend dem Bericht der BFU insgesamt 1165,1 kg betrug und die zulässige Startmasse von 1090 kg mithin um 75,1 kg überschritten war. Dem Bekl. zu 1 kann nämlich allenfalls eine Fehlberechnung in Höhe von 23,6 kg überhaupt angelastet werden.

Soweit die Überschreitung der zulässigen Startmasse darauf beruht, dass der Bekl. zu 1 bei seinen Berechnungen das Leergewicht des Flugzeugs unzutreffend mit lediglich 629 kg berücksichtigt hat, kann ihm dieser Umstand nicht vorgeworfen werden. Der Bekl. zu 1 durfte bei seinen Berechnungen nämlich davon ausgehen, dass das im Flughandbuch vorgefundene – tatsächlich aber

zwischenzeitlich überholte – Wägeprotokoll vom 20.8.1991 das Leergewicht des Flugzeugs mit 629 kg zutreffend wiedergibt. Von der Existenz des aktuellen Wägeprotokolls vom 17.6.1997, das sich im Bordbuch befand und ein Leergewicht des Flugzeugs von 680,5 kg auswies, musste er keine Kenntnis haben. Zu dieser Einschätzung gelangt die Kammer aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen M.

Dieser hat in seinem schriftlichen Gutachten darauf hingewiesen, dass der gültige Wägebericht im Flughandbuch aufzubewahren sei und ferner ausgeführt, dass der Pilot nicht prüfen müsse, ob es in einer anderen Unterlage – etwa dem Bordbuch noch einen jüngeren Wägebericht gebe. Dies gelte zumal dann, wenn wie vorliegend, das vom Bekl. zu 1 im Flughandbuch vorgefundene Protokoll nicht als ungültig gekennzeichnet sei. Diesen überzeugenden und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen schließt sich die Kammer an.

Dem Bekl. zu 1 kann mithin – für den Fall, dass die vom Kl. behaupteten und auf den Untersuchungsbericht der BFU zurückgehenden Gewichtsangaben zutreffen – allenfalls eine Fehlberechnung von 23,6 kg vorgeworfen werden, die zwar einen Verstoß des Bekl. zu 1 gegen § 3 a Abs. 1 LuftVO begründen würde, da er nach dieser Vorschrift als Luftfahrzeugführer sicherzustellen hatte, dass die zulässige Flugmasse nicht überschritten wird, indes lediglich als einfache Fahrlässigkeit vorwerfbar wäre. Dies folgt daraus, dass er hinsichtlich des Gewichts der drei übrigen Passagiere und des von diesen mitgeführten Gepäcks naturgemäß auf Schätzungen angewiesen war und die ihm allenfalls zuzurechnende Fehlberechnung um 23,6 kg lediglich etwa 2 % des Gesamtgewichts ausmacht.

Im Übrigen kann auch nicht als gesichert angesehen werden, dass eine solche Überladung um 23,6 kg tatsächlich überhaupt vorlag. Das exakte tatsächliche Gewicht lässt sich nachträglich nicht mehr feststellen. Auch der Bericht der BFU beruht insoweit ersichtlich auf Schätzungen und Angaben der verunfallten Personen.

Auch der Umstand, dass der Bekl. zu 1 die erforderliche Startbahnlänge unzutreffend eingeschätzt hat, begründet lediglich den Vorwurf der einfachen Fahrlässigkeit. Hierbei geht die Kammer mit dem Kl. zunächst davon aus, dass der vom Bekl. zu 1 vorgenommene Zuschlag von 30 % angesichts der Boden- und Wetterverhältnisse zu gering bemessen war.

Aufgrund der durchgeführten Beweisaufnahme hält es die Kammer für bewiesen, dass die Gegebenheiten zum Unfallzeitpunkt einen Zuschlag von etwa 87,2 % erforderten der sich aus nacheinander zu addierenden Zuschlägen von 20% für Boden mit kurzem Gras, 30% für feuchten Boden mit guter Grasdecke und 20 % für eine weiche Startbahnoberfläche zusammensetzt (1,2 x 1,3 x 1,2). Dies ergibt sich aus den auch insoweit überzeugenden und nachvollziehbaren Feststellungen des Sachverständigen M., der unter Hinweis auf zu den Akten gereichte Flugsicherheitsmitteilungen des Luftfahrt-Bundesamts vom 1.7.1975 und den dortigen Beispielen darauf verweist, dass die dort aufgeführten Zuschläge jeweils stufenweise zu addieren sind. Unter Berücksichtigung dieser erforderlichen Zuschläge errechnet sich eine erforderliche Startbahnlänge von insgesamt etwa 927 m (495 x 1,872), die bei einer tatsächlichen Länge der Graspiste von jedenfalls nicht über 645 m nicht gegeben war.

Dass der vom Sachverständigen zusätzlich angesetzte Zuschlag von 20 % für eine weiche und feuchte Startbahn berechtigt ist, ergibt sich aus den Zeugenaussagen und dem vom Sachverständigen eingeholten amtlichen Gutachten des Deutschen Wetterdienstes vom 24.9.2001.

Alle vernommenen Zeugen haben übereinstimmend bekundet, dass es am Unfalltag geregnet hat. Die Zeugen G., D., H., O. und R. haben darüber hinaus glaubhaft angegeben, dass das Rollfeld zur Unfallzeit oder jedenfalls nur kurze Zeit danach nass und mit Pfützen durchsetzt war. Die hiervon abweichende Aussage des Zeugen L., der angegeben hat, die Startbahn sei ohne jegliche Pfützenbildung lediglich feucht gewe-

sen, hält die Kammer in diesem Punkt demgegenüber schon deshalb nicht für glaubhaft, weil diese Angabe von den Angaben aller anderen Zeugen abweicht und für die Richtigkeit dieser übrigen Bekundungen zudem das amtliche Gutachten des Deutschen Wetterdienstes spricht. Dies geht davon aus, dass es am Unfalltag bereits zwischen 6.00 und 13.30 Uhr mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu Regen gekommen ist, der sehr wahrscheinlich bei mäßiger Intensität lag, aber zwischen 9.00 und 10.00 Uhr auch kurzzeitig einmal schauerartig verstärkt gewesen sein kann und dass es in den beiden Tagen zuvor aller Wahrscheinlichkeit nach lediglich am Abend des 7.9.1998 kurzzeitig zu Regenschauern gekommen ist.

Der Umstand, dass der Bekl. zu 1 die einzelnen Zuschläge nicht addiert hat, sondern statt dessen lediglich den 30%igen Zuschlag für feuchten Boden mit fester Grundlage als höchsten Zuschlag berücksichtigt hat, unter dessen Berücksichtigung die Startbahn mit einer Länge von 645 m unter der von ihm angenommenen Startmasse, noch lang genug gewesen wäre ( $495 \times 1,3 = 643,5$  m), begründet indes keine grobe Fahrlässigkeit.

Der Sachverständige M. hat in diesem Zusammenhang nachvollziehbar darauf verwiesen, dass die korrekte Berechnungsweise vielen Privatpiloten nicht bekannt sein dürfte und in der Ausbildung zu kurz komme. Da auch die Flughandbücher insoweit missverständlich seien, habe sich dem Bekl. zu 1 nicht aufdrängen müssen, dass der von ihm allein berücksichtigte höchste Zuschlag von 30 % zur minimalen Startbahnlänge zu gering gewesen sei. Darüber hinaus kann nicht unberücksichtigt bleiben, dass selbst der Zeuge R., der den Bericht der BFU erstellt hat, die korrekte Berechnungsweise nicht anzuwenden wusste. Dies zeigt, dass die zutreffende Berechnungsweise der stufenweisen Addition nicht einmal sachkundigen Personen durchweg bekannt ist. Im Übrigen weist der Bekl. zu 1 zu Recht darauf hin, dass die Flugsicherheitsmitteilungen des Luftfahrt-Bundesamts lediglich Kalkulationshilfen und damit unverbindli-

che Empfehlungen mit Beurteilungsspielraum darstellen.

Ferner kann dahin stehen, ob der Bekl. zu 1 – wofür aufgrund der Aussagen der Zeugen G., H., D. und L. allerdings vieles spricht – die Startbahnlänge nahezu voll ausgeschöpft hat. Dem Bekl. zu 1 kann nämlich **nicht vorgeworfen werden, den Start nicht bei der Halbbahnmarkierung abgebrochen zu haben**. Nach den Ausführungen des Sachverständigen M., denen die Kammer auch insoweit folgt, handelt es sich bei dem Grundsatz, den Start abubrechen, wenn ein Abheben an der Halbbahnmarkierung nicht erfolgt ist, lediglich um eine unverbindliche Empfehlung, die Ausnahmen zulässt. Unter Berücksichtigung der bereits erreichten Geschwindigkeit sei es durchaus vertretbar, den Start auch nach Erreichen der Halbbahnmarkierung fortzusetzen.

Die Beweisaufnahme hat schließlich auch nicht ergeben, dass dem Bekl. zu 1 vorgeworfen werden kann, nicht die gesamte zur Verfügung stehende Startbahnlänge ausgenutzt zu haben. Dies hat lediglich der Zeuge G. bekundet, während die Zeugen D., H. und L. sicher waren, dass der Bekl. zu 1 den Start am Anfang der Startbahn begonnen hat, ohne dass für die Kammer erkennbar wäre, welche der Angaben unrichtig sind.

Dem Kl. stehen gegenüber dem Bekl. auch keine Ansprüche aus unerlaubter Handlung gem. §§ 823, 831, 847 BGB zu, da diese gem. § 48 Abs. 1 und Abs. 2 BGB neben grundsätzlich in Betracht zu ziehenden Ansprüchen aus § 44 LuftVG ausgeschlossen sind (vgl. Geigel/Schönwerth aaO Kap. 29 Rn. 118 III), der Luftfrachtführer oder seine Verrichtungsgehilfen nach den allgemeinen Vorschriften des BGB demnach nur im Fall des Vorsatzes oder der groben Fahrlässigkeit haften (OLG Celle OLGR 1994, 73).

II. Ansprüche gegenüber der Bekl. zu 2 folgen weder aus §§ 823 Abs. 1 BGB, 823 Abs. 2 BGB i. V. m. §§ 45 LuftVZO, 831, 847 BGB, noch aus einem anderen rechtlichen Gesichtspunkt.

Die Bekl. zu 2 ist zwar aufgrund der Eröffnung des Flugplatzes gehalten, diesen gegenüber den Benutzern verkehrssicher zu halten und hierbei insbesondere die Grasbahnen als festgewalzte ebene Fläche auszugestalten und für eine ausreichende Entwässerung und Prüfung der Belastbarkeit unter Normalbedingungen zu sorgen (vgl. Geigel/Schönwerth aaO Kap. 29 Rn. 150). Einen Verstoß gegen diese Verpflichtung hat der Kl. indes nicht beweisen können.

Zunächst kann der Bekl. zu 2 nicht vorgeworfen werden, ihren Flugplatz überhaupt mit Grasbahnen ausgestaltet zu haben, da eine solche Ausgestaltung erkennbar zulässig ist. Auch soweit der Kl. vorträgt, die Grasbahn habe wegen Überflutung im Jahr 1998 mehrfach geschlossen werden müssen, ist dies ersichtlich unbeachtlich und spricht allenfalls dafür, dass die Bekl. zu 2 in diesen Fällen der ihr obliegenden Verkehrssicherungspflicht auch tatsächlich nachgekommen ist.

Der Bekl. zu 2 kann ferner nicht vorgeworfen werden, die Startbahn am Unfalltag nicht gesperrt zu haben. Es kann nicht als bewiesen angesehen werden, dass die Startbahn zum Unfallzeitpunkt regenbedingt derart aufgeweicht war, dass aufseiten der Bekl. zu 2 Veranlassung bestand, diese für weitere Starts zu sperren. Diesen legen weder die Aussagen der vernommenen Zeugen, noch der Unfallbericht der BFU nahe, keiner der vernommenen Zeugen hat Angaben dahin gehend gemacht, dass das Flugzeug mit den Rädern im Boden versank und demzufolge nicht starten konnte. Darüber hinaus hat der Zeuge L. glaubhaft bekunden können, dass vor dem Start der verunfallten Maschine zwei andere Flugzeuge problemlos gestartet seien. Auch der Bericht der

BFU gibt keinen Hinweis auf eine Nichtbefliegbarkeit der Startbahn. Er geht stattdessen offenbar davon aus, dass die Beschaffenheit der Startbahn für den Unfall lediglich insoweit ursächlich war, als sie für das vom Bekl. zu 1 geführte Flugzeug am Unfalltag zu kurz war, um gefahrlos starten zu können.

Aufgrund der Aussage des Zeugen L. steht darüber hinaus zur Überzeugung der Kammer fest, dass die Startbahnlänge am Unfalltag nach wie vor 645 m betrug. Der Zeuge hat insoweit glaubhaft und nachvollziehbar darauf verwiesen, dass die Startbahnlänge noch im Luftfahrthandbuch von 1999 mit 645 m angegeben sei.

Der Bekl. zu 2 kann auch nicht über § 831 BGB (vgl. hierzu Geigel/Schönwerth aaO Kap. 29 Rn. 153 f.) vorgeworfen werden, ihr Flugleiter – der Zeuge L. – hätte den Kl. vor einem Start mit dem schwer beladenen Flugzeug warnen müssen. Eine solche Pflicht bestand nicht. Die Pflicht sicherzustellen, dass die zulässige Flugmasse nicht überschritten wird, traf – wie ausgeführt – gem. § 3 a Abs. 1 LuftVO den Bekl. zu 1 und nicht die Bekl. zu 2 als Betreiberin des Flugplatzes oder den Zeugen L. als dessen Leiter, dem ohne weiteres nicht einmal die Flugaufsicht oblag (vgl. Geigel/Schönwerth aaO). Dass der Zeuge L. gegenüber dem Bekl. zu 1 unzutreffende Angaben über den Zustand der Grasbahn gemacht hat, ist ebenfalls nicht ersichtlich, zumal sich die Hinweispflicht des Zeugen schon deshalb auf ein Mindestmaß beschränkte, da dem Bekl. zu 1 aufgrund der erst knapp 40 min zurückliegenden Landung der grobe Zustand des Flugplatzes bekannt war.

<b>Gesetzeslage zur Zeit der Entscheidung:</b>	<b>Gesetzeslage Stand 24.1.2010:</b>
<p><b>§ 46 LuftVG</b> (gültig: 1.3.1999 bis 31.7.2002)</p> <p>(1) Im Falle der Tötung oder Verletzung einer beförderten Person haftet der Luftfrachtführer für jede Person bis zu einem Betrage von 320.000 Deutsche Mark. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente.</p> <p>(2) Die Haftung des Luftfrachtführers für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt oder die als Reisegepäck aufgegeben sind, ist auf einen Höchstbetrag von 3.200 Deutsche Mark gegenüber jedem Fluggast beschränkt.</p> <p><b>§ 48 LuftVG</b> (gültig: 1.3.1999 bis 27.6.2004)</p> <p>(1) Der Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, kann gegen den Luftfrachtführer nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Unterabschnitt vorgesehen sind. Ist jedoch der Schaden von dem Luftfrachtführer oder einem seiner Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grobfahrlässig herbeigeführt worden, so bleibt die Haftung nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften unberührt; die Haftungsbeschränkungen dieses Unterabschnitts gelten in diesem Falle nicht.</p> <p>(2) Die gesetzlichen Vorschriften, nach denen andere Personen für den Schaden haften, bleiben unberührt. Die Leute des Luftfrachtführers, die in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben, haften jedoch nur bis zu den Beträgen des § 46, es sei denn, daß ihnen Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt.</p> <p>(3) Der Gesamtbetrag, der von dem Luftfrachtführer und seinen Leuten als Schadensersatz zu leisten ist, darf vorbehaltlich einer weitergehenden Haftung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit die Beträge des § 46 nicht übersteigen.</p>	<p><b>§ 45 LuftVG: Haftung für Personenschäden.</b> (1) Wird ein Fluggast durch einen Unfall an Bord eines Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, körperlich verletzt oder gesundheitlich geschädigt, ist der Luftfrachtführer verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.</p> <p>(2) In den Fällen des Absatzes 1 haftet der Luftfrachtführer für jeden Fluggast nur bis zu einem Betrag von 100 000 Rechnungseinheiten, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. der Schaden nicht durch sein rechtswidriges und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen oder das rechtswidrige und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen seiner Leute verursacht wurde oder</li> <li>2. der Schaden ausschließlich durch das rechtswidrige und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen eines Dritten verursacht wurde.</li> </ol> <p>Der Höchstbetrag nach Satz 1 gilt auch für den Kapitalwert einer als Schadensersatz zu leistenden Rente.</p> <p>(3) Übersteigen in den Fällen des Absatzes 1 die Entschädigungen, die mehreren Ersatzberechtigten wegen der Tötung, Körperverletzung oder Gesundheitsbeschädigung eines Fluggastes zu leisten sind, insgesamt den Betrag von 100 000 Rechnungseinheiten und ist eine weitergehende Haftung des Luftfrachtführers nach Absatz 2 ausgeschlossen, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in welchem ihr Gesamtbetrag zu diesem Betrag steht.</p> <p><b>§ 48 LuftVG: Haftung auf Grund sonstigen Rechts.</b> (1) Ein Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, kann gegen den Luftfrachtführer nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Unterabschnitt vorgesehen sind.</p> <p>(2) Die gesetzlichen Vorschriften, nach denen andere Personen für den Schaden haften, bleiben unberührt. Haben die Leute des Luftfrachtführers in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt, können sie sich jedoch auf die Voraussetzungen und Beschränkungen dieses Unterabschnitts berufen.</p> <p>(3) Soweit die in diesem Unterabschnitt bestimmten Beträge die Haftung des Luftfrachtführers und seiner Leute begrenzen, darf der Gesamtbetrag, der von ihnen als Schadensersatz zu leisten ist, diese Beträge nicht überschreiten.</p>