



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

VI ZR 694/15

Verkündet am:
8. November 2016
Böhringer-Mangold
Justizamtsinspektorin
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGHR: ja

LuftVG § 33

- a) Die Luftfahrzeughalterhaftung nach § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG greift im Allgemeinen nur zugunsten von solchen Geschädigten, die am Betrieb des schadensstiftenden Luftfahrzeugs in keiner Weise beteiligt waren (Festhaltung Senatsurteil vom 23. Oktober 1990 - VI ZR 329/89, VersR 1991, 341).
- b) Nimmt ein Flugsicherungsunternehmen auf die Landung eines Flugzeugs Einfluss und werden bei der Landung des Flugzeugs Einrichtungen zerstört, die das Flugsicherungsunternehmen zum Zwecke der Wahrnehmung seiner Flugsicherungsaufgaben hinter der Landebahn installiert hat, so steht ihm kein Anspruch aus § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG gegen den Flugzeughalter zu.

BGH, Urteil vom 8. November 2016 - VI ZR 694/15 - OLG Düsseldorf
LG Düsseldorf

Der VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 8. November 2016 durch den Vorsitzenden Richter Galke, den Richter Offenloch und die Richterinnen Dr. Oehler, Dr. Roloff und Müller

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 1. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 24. November 2015 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsrechtszugs trägt die Klägerin mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten ihrer Streithelferin, die diese selbst trägt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin nimmt die Beklagte wegen eines Sachschadens nach einem Flugzeugunfall auf Schadensersatz in Anspruch.
- 2 Am 24. Januar 2005 gegen 6.00 Uhr rollte eine Boeing 747-200 (im Folgenden: "Flugzeug"), deren Halterin die Beklagte war, bei der Landung auf dem Flughafen D. über die Landebahn hinaus und in das dahinter befindliche Rasenfeld. Dabei wurden Einrichtungen des Instrumentenlandesystems zerstört, die die Klägerin, ein Flugsicherungsunternehmen, das am Flughafen D. Aufga-

ben der Flugsicherung gemäß § 27c Abs. 2 LuftVG wahrnimmt, dort installiert hatte.

3 Während des Landeanflugs des Flugzeugs hatte es angefangen zu schneien. Mitarbeiter der Streithelferin, der Betreiberin des Flughafens, hatten deshalb Messungen auf der Landebahn vorgenommen, um deren Oberflächenbeschaffenheit zu überprüfen, und die gewonnenen Daten - mehrfach - an einen Fluglotsen der Klägerin weitergegeben. Zuletzt war dem Lotsen um 5.56 Uhr von einem Mitarbeiter der Streithelferin mitgeteilt worden, aufgrund der Messdaten bewerte er die Landebahn als "medium", stellenweise sei es aber doch relativ glatt. Nachdem der Lotse seinerseits der Cockpitbesatzung des Flugzeugs um 5.50 Uhr mitgeteilt hatte, dass die Bremswirkung im Moment noch gut sei, aber noch Tests geplant seien, weil es weiterhin schneie und man eine Verschlechterung befürchte, meldete er ihr um 5.59 Uhr: "[...] *the braking action was measured to be medium at all parts and the visibility dropped right now due to the heavy snow showers.*" Nach der anschließenden Landefreigabe setzte das Flugzeug innerhalb der Aufsetzzone der Landebahn auf, wurde - jedenfalls zunächst - mit dem automatischen Bremssystem des Flugzeugs gebremst, kam aber erst 75 Meter hinter der sich an die Landebahn anschließenden asphaltierten Freifläche zum Stehen.

4 Mit der Behauptung, Eigentümerin der zerstörten Messinstrumente zu sein, nimmt die Klägerin die Beklagte auf Schadensersatz in Anspruch. Sie hat die Meinung vertreten, dieser Anspruch ergebe sich aus § 33 LuftVG, aus § 831 BGB und aus § 25 Abs. 3 iVm § 33 LuftVG.

5 Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat die Berufungen der Klägerin und ihrer Streithelferin zurückgewiesen. Mit ihrer vom

Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihr Klagebegehren weiter.

Entscheidungsgründe:

I.

6 Das Berufungsgericht hat zur Begründung seiner Entscheidung im Wesentlichen ausgeführt:

7 Die Beklagte hafte der Klägerin nicht aus § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG. Zwar sei der Unfall beim Betrieb eines Luftfahrzeugs, dessen Halterin die Beklagte sei, geschehen, weshalb die Vorschrift ihrem Wortlaut nach anwendbar sei. Der Anwendungsbereich der Norm sei jedoch einzuschränken. Sie wirke nur zu Gunsten von Geschädigten, die am Betrieb des schadensstiftenden Luftfahrzeugs in keiner Weise beteiligt gewesen seien. Da die Klägerin auf den Landevorgang des Flugzeugs maßgeblichen Einfluss genommen habe, sei sie mit allen Schäden, die im Zusammenhang mit ihrer Beteiligung an dem Betrieb des schadensstiftenden Flugzeugs entstanden seien, von der Anspruchsgrundlage des § 33 LuftVG ausgeschlossen, mithin auch mit den im Streitfall geltend gemachten Schäden.

8 Auch die weiteren in Betracht kommenden Anspruchsgrundlagen habe das Landgericht zutreffend verneint. Einem Anspruch aus § 831 Abs. 1 BGB stehe jedenfalls entgegen, dass der Beklagten der Entlastungsbeweis gelungen sei; an den Voraussetzungen eines Anspruchs aus § 25 Abs. 3 iVm § 33 LuftVG fehle es schon deshalb, weil die Landung im Streitfall auf einem genehmigten Flugplatz erfolgt sei.

II.

9 Diese Erwägungen halten der revisionsrechtlichen Überprüfung stand.

10 1. Die Revision wendet sich nicht gegen die Annahme des Berufungsgerichts, Ansprüche aus § 831 Abs. 1 BGB und § 25 Abs. 3 iVm § 33 LuftVG bestünden nicht. Rechtsfehler sind insoweit auch nicht ersichtlich.

11 2. Zutreffend verneint hat das Berufungsgericht aber auch einen Anspruch aus § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG. Zu Recht ist es davon ausgegangen, dass für den von der Klägerin im Streitfall geltend gemachten Schadensersatzanspruch auf der Grundlage der Rechtsprechung des erkennenden Senats kein Raum ist. Durchgreifende Gründe, seine Rechtsprechung zu ändern, sieht der Senat nicht.

12 a) Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch einen Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeugs nach § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Der erkennende Senat hat den Anwendungsbereich der Vorschrift allerdings ihrem Wortlaut gegenüber eingeschränkt. Danach greift die Vorschrift im Allgemeinen nur zugunsten von solchen Geschädigten, die am Betrieb des schadensstiftenden Luftfahrzeugs in keiner Weise beteiligt waren (Senatsurteil vom 23. Oktober 1990 - VI ZR 329/89, VersR 1991, 341). Seine - in der Literatur ganz überwiegend geteilte (vgl. etwa Müller-Rosin, VersR 1979, 594, 595; Förster in BeckOGK, LuftVG § 33, Rn. 31 f. [Stand: 1. Oktober 2016]; Mühlbauer in Hobe/von Ruckteschell, Kölner Kompendium Luftrecht, 2010, S. 266; Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrecht, 4. Aufl., Kap. 15 Rn. 213; Strauch in Geigel, Haftpflichtprozess, 27. Aufl. 2015, Kap. 29 Rn. 19; kritisch allerdings Grabherr/Reidt/Wysk/Janssen, Luftverkehrsgesetz, § 33 Rn. 35 ff. [Stand der Bearbeitung: August 2010]; vgl. ferner OLG Düssel-

dorf, VersR 1994, 228) - Auffassung hat der erkennende Senat im Wesentlichen auf die Erwägung gestützt, die strenge Luftfahrzeughalterhaftung, die "strengste Gefährdungshaftung des deutschen Rechts", die nicht einmal für den Fall höherer Gewalt einen Haftungsausschluss kennt, sei nur gegenüber Unbeteiligten gerechtfertigt (Senat aaO; vgl. auch Senatsbeschluss vom 8. Mai 1962 - VI ZA 6/62, VersR 1962, 530; OLG Karlsruhe, NZV 1990, 270, 271 und VersR 1961, 406, 407). Dem wiederum liegt die Überlegung zugrunde, dass die insbesondere im Vergleich zur Haftung des Eisenbahn- oder Kraftfahrzeughalters schärfere Haftung des Halters eines Luftfahrzeugs sich jedenfalls heute nur noch damit erklären lässt, dass der vom Luftverkehr Geschädigte mehr noch als der durch Eisenbahn oder Kraftfahrzeug Geschädigte am Verkehr unbeteiligt ist (Schwenk/Giemulla, aaO, Kap. 15, Rn. 213).

13

b) Bei Anwendung dieser Grundsätze greift § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG im Streitfall zugunsten der Klägerin nicht. Das Berufungsgericht ist zutreffend zum Ergebnis gelangt, dass sie am Betrieb des Flugzeugs beteiligt war. Sie hat durch den diensthabenden Fluglotsen, ihren Mitarbeiter, auf den schadensursächlichen Landevorgang des Flugzeugs mit dessen zur Landung führenden Mitteilungen unmittelbar Einfluss genommen. Hinzu kommt, dass sie die durch den Unfall zerstörten Einrichtungen zur Wahrnehmung ihrer Flugsicherungsaufgaben hinter der Landebahn positioniert und damit, wenn auch nicht sorgfaltswidrig, so doch willentlich den Gefahren des (landenden) Luftverkehrs ausgesetzt hat. Im ihr vom Flugzeug der Beklagten zugefügten Schaden hat sich damit gerade eine spezifisch mit ihrer Beteiligung am Betrieb der landenden Flugzeuge verbundene Gefahr verwirklicht, die nicht am Betrieb beteiligten Personen nicht in gleicher Weise droht. Dass die Klägerin - wie von der Revision hervorgehoben - verpflichtet war, die Flugsicherungsdienste im Sinne des § 27c Abs. 2 LuftVG wahrzunehmen und zu diesem Zweck die im Streitfall zerstörten Einrichtungen wie geschehen zu positionieren, ändert daran nichts.

14 Auch die weiteren von der Revision hiergegen erhobenen Einwendungen greifen nicht durch. Nach den dargestellten Grundsätzen ist es - anders als die Revision meint - zunächst unerheblich, dass es sich bei der Klägerin nicht um eine natürliche, sondern um eine juristische Person handelt und sie nicht wegen der Verletzung ihres Körpers oder ihrer Gesundheit, sondern wegen der Zerstörung von Sachen Schadensersatz verlangt. Zwar trifft es zu, dass die von der Revision zitierten Senatsentscheidungen (Urteile vom 15. März 2005 - VI ZR 356/03, VersR 2005, 801; vom 23. Oktober 1990 - VI ZR 329/89, VersR 1991, 341; vom 25. Mai 1971 - VI ZR 248/69, MDR 1971, 918; Beschluss vom 8. Mai 1962 - VI ZA 6/62, VersR 1962, 530) ausnahmslos Fälle betreffen, in denen eine natürliche Person an Leben, Körper oder Gesundheit verletzt wurde. Daraus lässt sich aber nicht ableiten, dass die dort entwickelten Grundsätze nicht auch im Falle von Sachschäden juristischer Personen gelten. Einen nachvollziehbaren Grund, Sachschäden anders zu behandeln als Personenschäden und sie - anders als Personenschäden - auch dann in den Anwendungsbereich des § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG einzubeziehen, wenn der Geschädigte am Betrieb des schadensstiftenden Luftfahrzeugs beteiligt war, vermag der Senat nicht zu erkennen. Im Gegenteil stellte es einen nicht zu begründenden Wertungswiderspruch dar, die Sachschäden eines am Betrieb des Luftfahrzeugs Beteiligten der Gefährdungshaftung des § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG zu unterstellen, nicht aber seine Personenschäden. Auch die von der Revision angestrebte Besserstellung einer juristischen gegenüber einer natürlichen Person in Bezug auf den persönlichen Schutzbereich des § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG ist nicht zu rechtfertigen.

15 Entgegen der Auffassung der Revision ist auch kein Grund ersichtlich, die von der Klägerin geltend gemachten Schäden deshalb als von § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG erfasst anzusehen, weil die Klägerin am Betrieb des Flugzeugs nicht "physisch" beteiligt war. Nach den dargestellten Grundsätzen greift § 33

Abs. 1 Satz 1 LuftVG nur zugunsten Geschädigter, die am Betrieb des schadensstiftenden Luftfahrzeugs *in keiner Weise* beteiligt waren (Senatsurteil vom 23. Oktober 1990 - VI ZR 329/89, VersR 1991, 341); nachdem die Klägerin über den bei ihr beschäftigten Lotsen den Landevorgang maßgeblich beeinflusste und sie die beschädigten Betriebseinrichtungen zudem - durch deren Positionierung hinter der Landebahn im Übrigen auch physisch - den Gefahren des Luftverkehrs aussetzte, kann hiervon im Streitfall nicht ausgegangen werden.

16 Unerheblich ist entgegen der Auffassung der Revision schließlich, ob die zerstörten Einrichtungen nach dem Aufsetzen des Flugzeugs auf der Landebahn und damit im Zeitpunkt der Kollision für den konkreten Landevorgang noch benötigt wurden sowie ob und inwieweit sie von vornherein nicht dem Betrieb der vom Flugzeug der Beklagten genutzten Landebahn, sondern der Landebahn der Gegenrichtung dienten. Beide Gesichtspunkte wirken sich weder darauf aus, dass die Klägerin am Betrieb des landenden Flugzeugs beteiligt war, noch darauf, dass die beim Unfall zerstörten Instrumente von ihr willentlich zur Wahrnehmung ihrer Flugsicherungsaufgaben in den Gefahrenbereich hinter der Landebahn gebracht worden waren.

17 c) Durchgreifende Gründe, seine Rechtsprechung aufzugeben oder zu modifizieren, sieht der Senat nicht.

18 aa) Noch zutreffend weist die Revision darauf hin, dass dem Wortlaut des § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG die dargestellte Beschränkung ihres Anwendungsbereichs auf Geschädigte, die am Betrieb des Luftfahrzeugs in keiner Weise beteiligt waren, nicht zu entnehmen ist. Das schließt eine entsprechende teleologische Reduktion der Vorschrift aber nicht aus. Zwar müssen Gerichte die gesetzgeberische Grundentscheidung respektieren und den gesetzgeberischen Willen auch unter gewandelten Bedingungen möglichst zuverlässig zur

Geltung bringen (BVerfG, NJW-RR 2014, 105, 106). Dabei brauchen sie aber nicht am Wortlaut einer Norm zu haften. Ihre Bindung an das Gesetz bedeutet nicht Bindung an dessen Buchstaben mit dem Zwang zur wörtlichen Auslegung, sondern Gebundensein an den Sinn und Zweck des Gesetzes (BVerfG, NJW 2006, 3409; NJW 2004, 2662). Die vom Senat vorgenommene Beschränkung des Anwendungsbereichs von § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG dient gerade dem Sinn und Zweck des Gesetzes.

19 bb) Zuzugeben ist der Revision, dass sich der historische Gesetzgeber mit der Frage, ob derjenige, der sich den Gefahren des Luftverkehrs freiwillig aussetzt, aus dem Anwendungsbereich der Vorschrift ausgenommen werden soll, ausdrücklich befasst und sich zunächst bewusst gegen eine entsprechende Beschränkung entschieden hat. So wird in der Begründung des zweiten Regierungsentwurfs eines Luftverkehrsgesetzes von 1921 ausdrücklich ausgeführt, der Entwurf weiche von einem früheren Entwurf insoweit ab, als er anders als der Vorentwurf Fälle von der Haftpflichtregelung nicht ausnehme, in denen der Verletzte die besondere Gefahr freiwillig übernommen habe. Denn - so die Begründung - der Gesichtspunkt, dass sie die Gefahr freiwillig übernähmen, müsse hinter die Erwägung zurücktreten, dass eine solche Gefahrübernahme die im Interesse der Allgemeinheit liegende Entwicklung des neuen Verkehrsmittels fördere (Reichstagsprotokolle 1920/24, Nr. 2504, S. 2474).

20 Auch dieser Umstand steht der vom Senat vorgenommenen Beschränkung des Anwendungsbereichs von § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG aber nicht entgegen. Schon die für die Entscheidung des historischen Gesetzgebers offenbar maßgebliche Vorstellung, bei der Luftfahrt handle es sich um ein neues Verkehrsmittel, das gerade deshalb der Förderung bedürfe, lässt sich mit den seither gewandelten tatsächlichen Verhältnissen nicht mehr in Übereinstimmung bringen. Weder handelt es sich bei der Luftfahrt noch um ein neues, in der Ent-

wicklung befindliches Verkehrsmittel. Noch ist der Luftverkehr unter diesem Gesichtspunkt besonders förderungsbedürftig. Auch der Gesetzgeber selbst hat sich deshalb erkennbar von der Vorstellung des ursprünglichen Gesetzgebers gelöst. So lässt sich insbesondere dem Gesetz über Maßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 (BGBl. I S. 710), mit dem Flugschüler aus dem durch die Gefährdungshaftung für Luftfahrzeughalter geschützten Personenkreis ausgenommen wurden, eine Abkehr von der Annahme entnehmen, eine im persönlichen Schutzbereich unbeschränkte Gefährdungshaftung des Luftfahrzeughalters sei notwendig (vgl. Senatsurteil vom 23. Oktober 1990 - VI ZR 329/89, VersR 1991, 341, auch unter Hinweis auf das Vierte Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 26. Januar 1943 [RGBl. I 69], mit dem die Luftfahrzeughalterhaftung auf die außervertragliche Haftung für nicht im Luftfahrzeug beförderte Personen und Sachen beschränkt worden ist). Dabei wurde diese Herausnahme ausweislich der Entwurfsbegründung (BT-Drucks. 2/1265, S. 13) sogar ausdrücklich damit begründet, die volle Erfolgshaftung des Luftfahrzeughalters Flugschülern gegenüber sei "keineswegs angebracht, denn der Flugschüler [begebe] sich bewusst in Gefahren des Luftverkehrs und [könne] deshalb billigerweise für sich die Gefährdungshaftung nicht in Anspruch nehmen". Schließlich ist zu beachten, dass der Gesetzgeber die vom erkennenden Senat angenommene individuelle Begrenzung der Gefährdungshaftung des § 33 LuftVG auf "völlig unbeteiligte Opfer" in anderem Zusammenhang ausdrücklich in den Blick genommen hat (vgl.

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung luftversicherungsrechtlicher Vorschriften, BT-Drucks. 15/4637, S. 14), er aber offenbar keine Veranlassung sah, diese Rechtslage zu ändern.

Galke

Offenloch

Oehler

Roloff

Müller

Vorinstanzen:

LG Düsseldorf, Entscheidung vom 12.01.2015 - 9 O 324/06 -

OLG Düsseldorf, Entscheidung vom 24.11.2015 - I-1 U 62/15 -