

Zur grob fahrlässigen Herbeiführung einer Notlandung wegen Treibstoffmangels durch einen Piloten, der vor dem Abflug keine ausreichenden Ermittlungen hinsichtlich des Treibstoffvorrats durchgeführt hat.

§ 110 SGB VII

Urteil des LG Düsseldorf vom 04.08.2010 – 6 O 357/08 –

Das **Landgericht Düsseldorf** hat mit **Urteil vom 04.08.2010 – 6 O 357/08 –** wie folgt entschieden:

Tatbestand:

Die Klägerin ist gesetzlicher Unfallversicherer und nimmt den Beklagten auf Erstattung der Aufwendungen in Anspruch, die ihr infolge des vom Beklagten herbeigeführten Arbeitsunfalls von [REDACTED] und [REDACTED] am [REDACTED] bei Essen entstanden sind und die in Zukunft noch entstehen werden. Der Beklagte ist Vorstandsvorsitzender der [REDACTED]

Zu dem Unfall kam es dadurch, dass der Beklagte als Pilot des Luftfahrzeuges der Marke Piper, [REDACTED] Seneca II mit dem amtlichen Kennzeichen [REDACTED] (im Folgenden: Flugzeug) infolge Benzinmangels auf der Bundesautobahn A 52 in Essen abstürzte.

Der Beklagte unterhält mit der [REDACTED] in [REDACTED] einen Chartervertrag, aufgrund dessen jeweils die konkrete Anmietung eines Flugzeugs für einen vom Charterer vorab bestimmten Zeitraum erfolgt.

Der Beklagte mietete das Flugzeug im Rahmen des Chartervertrags vom [REDACTED] bis [REDACTED] für einen Geschäftsflug nach Berlin an. Der Rückflug von Berlin-Tempelhof nach Essen-Mülheim erfolgte am [REDACTED] gegen 14.00 Uhr. Der Beklagte war in Begleitung von zwei Mitarbeiterinnen der [REDACTED] und [REDACTED]

Beim Abflug waren 139 – 183 l ausfliegbaren Kraftstoffs in den beiden Tanks des Flugzeugs, wobei der Beklagte in Berlin-Tempelhof 110 l nachgetankt hatte. Die

Tanks des Flugzeugs fassen insgesamt 484 l; 20 l davon sind nicht ausfliegbar. Gemäß dem Flughandbuch ist von einem Kraftstoffverbrauch von 61 – 110 l bei 45 % bis 75 % Leistung auszugehen.

Bei Annäherung zum Flughafen Essen-Mülheim flog das Flugzeug in Essen-Haarzopf in geringer Höhe über die A 52. Es verlor infolge Treibstoffmangels an Höhe, berührte zunächst den Mast einer Lichtzeichenanlage im Bereich der Norbertstraße/Hatzperstraße, kollidierte mit dem Brückengeländer auf der Hatzperstraße und stürzte auf die A 52 in Fahrtrichtung Essen-Bredeney. Dort kollidierte es mit einem VW-Transporter nebst Anhänger sowie – mit dem Rumpf des Flugzeugs – mit einem Audi A 3, wodurch das Flugzeugwrack gedreht wurde. Die Mitarbeiterinnen [REDACTED] und [REDACTED] wurden bei dem Absturz erheblich verletzt. Die Geschädigte [REDACTED] erlitt bei dem Aufprall des Flugzeuges einen Trümmerbruch des rechten Fußes sowie beidseitige Fußwurzelbrüche. Zudem erlitt sie psychische Beeinträchtigungen. Die Geschädigte [REDACTED] erlitt einen Beckenbruch. Die Klägerin hatte für die Geschädigte [REDACTED] bisher Aufwendungen in Höhe von 41.331,99 € und 900,00 €; für die Geschädigte [REDACTED] in Höhe von 57.882,70 €. In der Folgezeit werden bei Frau [REDACTED] weitere Kosten für Physiotherapie anfallen. Bei Frau [REDACTED] ist derzeit noch nicht absehbar, welche Entwicklung die psychischen Störungen nehmen werden.

Die Klägerin behauptet, der Absturz des Flugzeuges beruhe auf unzureichender Flugvorbereitung des Beklagten. Der Beklagte habe es grob fahrlässig unterlassen, für einen ausreichenden Tankinhalt für den Rückflug zu sorgen. Den „Tech & Journey LOG-Buch“ (im Folgenden: LOG-Buch), in dem der Umfang der Betankung sowie Flug- und Ruhezeiten dokumentiert werden, sei zu entnehmen gewesen, dass die Nachbetankung des Flugzeugs mit 110 l in Berlin Tempelhof unzureichend gewesen sei.

Zudem behauptet die Klägerin, der Beklagte habe im Rahmen seiner Pilotenausbildung bei der [REDACTED] gelernt, dass in die obere Halbzeile des LOG-Buches unter „Fuel refueled“ der Eintrag vorzunehmen sei, wenn vor dem Flug getankt worden sei.

Der Beklagte habe zudem nicht ausreichend Bargeld bzw. nicht die vom Tankwart gewünschte Diners-Kreditkarte gehabt, weshalb er die beiden Tanks nicht – wie ursprünglich vorgehabt –, nahezu vollbetankt habe. Vielmehr habe er die Treibstoffmenge dem vorhandenen Bargeld angepasst. Der Beklagte habe aber auch dadurch gegen seine Pflichten als Pilot verstoßen, dass er nicht in Dortmund

gelandet sei, als er gemerkt habe, dass der Treibstoffvorrat knapp wurde. ✓

Die Klägerin beantragt,

1. den Beklagten zu verurteilen, € 99.882,70 zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 24.09.2008 zu zahlen.
2. festzustellen, dass der Beklagte verpflichtet ist, über Ziff. 1 hinaus der Klägerin die weiteren übergangsfähigen Kosten zu erstatten, die sie aufgrund des Unfalls hatte oder haben wird, der sich am [REDACTED] auf der Autobahn bei Essen, BAB 52 in Höhe Hatzperstraße ereignete und bei dem ihre Mitglieder [REDACTED] geb. [REDACTED] und [REDACTED] geb. [REDACTED] schwer verletzt wurden.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Der Beklagte behauptet, er habe am [REDACTED] bei seiner Flugplanung eine Flugdauer von 1 Stunde und 38 Minuten je Flug zugrunde gelegt, was nicht zu beanstanden sei. Die Eintragung im LOG-Buch sei fehlerhaft gewesen, was Grund für die zu geringe Kraftstoffmenge gewesen sei. Vor dem Rückflug habe er aufgrund der Eintragungen im LOG-Buch eine noch vorhandene Treibstoffmenge von mindestens 150 l ermittelt. Dabei habe er sämtliche nach der letzten Vollbetankung eingetragenen Flüge überprüft und die abgeflogenen Flugzeiten addiert. Ausweislich der Legende des LOG-Buchs seien die Eintragungen nach dem Flug in der jeweiligen Zeile vorzunehmen. Er sei daher davon ausgegangen, dass nach dem durchgeführten Flug Essen-Dortmund von 51 Minuten eine Vollbetankung stattgefunden habe. Er habe überdies vor dem Abflug eine Sichtkontrolle der beiden Tanks durchgeführt. Er habe dabei nichts gesehen, was ihn beunruhigt habe. Er

habe jedenfalls keinen Verdacht gehabt, dass die Spritmenge nicht reichen würde. ✓
Nach der Tankstandsanzeige seien die Tanks über die Hälfte gefüllt gewesen. ✓

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf den vorgetragenen Inhalt der von den Parteien gewechselten Schriftsätze sowie auf die zu den Akten gereichten Unterlagen verwiesen.

Das Gericht hat die Akten der Staatsanwaltschaft Essen [REDACTED] beigezogen.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist begründet.

I.

Die Klägerin hat gegen den Beklagten einen Anspruch auf Zahlung von € 99.882,70 gem. §§ 110, 105 Abs. 1 SGB VII.

Gemäß § 110 SGB VII haften Personen, deren Haftung nach den §§ 104 bis 107 beschränkt ist, den Sozialversicherungsträgern für die infolge des Versicherungsfalls entstandenen Aufwendungen, wenn sie den Versicherungsfall vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt haben.

Der Beklagte als Vorstandsvorsitzender der [REDACTED] ist vorliegend nicht Unternehmer im Sinne des § 104 SGB VII. Unternehmer im Sinne dieser Vorschrift ist derjenige, dem das wirtschaftliche Ergebnis des Unternehmens sowie der Wert oder Unwert der in dem Unternehmen verrichteten Arbeiten unmittelbar zum Vor- oder Nachteil gereicht, also derjenige der das Unternehmerrisiko trägt. Unternehmer sind demnach die juristischen Personen selbst und nicht deren gesetzliche Vertreter (Erfurter Kommentar zum Arbeitsrecht, § 104 SGB VII, Rn. 11; Oberlandesgericht Köln, Urteil v. 23.10.1998, 19 U 47/98). Für diese ist § 105 Abs. 1 SGB VII anzuwenden (Kasseler Kommentar zum Sozialversicherungsrecht, § 104 SGB VII, Rn. 6).

Der Beklagte ist den geschädigten Mitarbeiterinnen gemäß § 105 SGB VII nicht zum Ersatz des Personenschadens verpflichtet, weil er den Versicherungsfall nicht vorsätzlich oder auf einem nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 bis 4 versicherten Weg herbeigeführt hat.

Der Beklagte haftet der Klägerin gegenüber gem. § 110 SGB VII für die infolge des

Versicherungsfalls entstandenen Aufwendungen, da er diesen grob fahrlässig herbeigeführt hat. Grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt im besonders schweren Maße verletzt worden ist, d.h. wenn schon einfachste und naheliegende Überlegungen nicht angestellt werden und darüber hinaus nicht beachtet wird, was im gegebenen Fall jedem einleuchten müsste.

Der Beklagte hat die Notlandung grob fahrlässig verursacht, indem er das Luftfahrzeug entgegen seinen Pflichten aus §§ 1 Abs. 1, 3a Abs. 1 LuftVO, 29 LBO in Betrieb genommen hat, obwohl bei Antritt des Rückfluges von Berlin nach Mülheim/Ruhr nicht mehr genügend Kraftstoff im Tank vorhanden war. Diese objektive

Pflichtverletzung ist auch subjektiv als grob fahrlässig einzustufen. Nach § 3a Abs. 1 LuftVO hat der Pilot dafür zu sorgen, dass genügend Treibstoff an Bord ist, wobei auch eine hinreichende Treibstoffreserve für den Anflug eines Ausweichflugplatzes einzukalkulieren ist. Dabei hat er eine Sichtprüfung vorzunehmen und wenn dies nicht ausreichend möglich ist, muss er volltanken lassen. Ein schuldhafter Verstoß gegen diese Pflichten stellt sich als grob fahrlässig dar (vgl. Oberlandesgericht Düsseldorf, vom 14.01.2010 – I -10 U 97/09; OLG Brandenburg vom 28.09.2006 - 12 U 82/05 -; OLG Koblenz VersR 1985, 879; Oberlandesgericht Köln VersR 1989, 359).

Der Beklagte hat vor dem Abflug in Berlin-Tempelhof keine ausreichenden Ermittlungen hinsichtlich des Treibstoffvorrates durchgeführt, wozu er gemäß § 29 LuftBO als Flugzeugführer verpflichtet war. Er hat sich wohl aufgrund Geldmangels bzw. Fehlens einer Diners-Kreditkarte entschlossen, lediglich 110 l Treibstoff nachzutanken. Nach seinen eigenen Angaben in der mündlichen Verhandlung vom [REDACTED] konnte er bei der von ihm behaupteten Sichtkontrolle in Berlin-Tempelhof nichts sehen, was ihn beunruhigt hätte. Allerdings war dem Beklagten wohl auch nicht der Sinn der Sichtkontrolle klar, nämlich dass ab einer Tankfüllung von 120 l je Tank diese Menge sichtbar ist. Er gab an, die Sichtkontrolle nur ausgeführt zu haben, weil es so auf seiner Checkliste gestanden habe. Gerade diese Unsicherheit hätte den Beklagten zu äußerster Vorsicht bei der Berechnung des vorhandenen Treibstoffs veranlassen müssen. Der Beklagte hat sich nach Überzeugung des Gerichts aber auf die Eintragungen des LOG-Buchs verlassen, ohne dieses auszuwerten. Aus diesem ist nämlich ersichtlich, dass die letzte Nachbetankung am [REDACTED] in Essen-Mülheim erfolgte und danach bis zum Start des Flugzeugs von Essen-Mülheim nach Berlin bereits zwei Stunden und 35 Minuten (einschließlich

Blockzeiten) geflogen war. Dementsprechend musste der Beklagte bei dem Start in Essen aufgrund des durchschnittlichen Verbrauchs von 100 l pro Stunde davon ausgehen, dass bereits eine Treibstoffmenge von ca. 260 l seit dem letzten Betanken verbraucht war. Der Flug nach Berlin dauerte 1 Stunde und 32 Minuten, so dass bei einer des Weiteren zu veranschlagenden Blockzeit von 15 Minuten von einem weiteren Treibstoffverbrauch von 180 l auszugehen ist. Bei der Landung in Berlin waren somit bereits 440 l ausgeflogen. Unstreitig aber sind lediglich 464 l der beiden Tanks des Flugzeugs, die insgesamt 484 l fassen, ausfliegbar. Es ist demnach ohne weiteres nachvollziehbar, dass die vom Beklagten nachbetankte Menge von 110 l nicht ausreichte um zurück nach Essen-Mülheim zu gelangen. In dem Flughandbuch war ein durchschnittlicher Verbrauch von 100 l je Stunde vermerkt, so dass der Beklagte nicht von einem geringeren Verbrauch ausgehen konnte. Dies folgt schon daraus, dass der tatsächliche Kraftstoffbedarf von mehreren Faktoren abhängt, nämlich unter anderem der Steigflugphasen und der Geschwindigkeit. Eine exakte Berechnung des Kraftstoffverbrauches vor dem Abflug ist somit nicht möglich, weshalb der im Flughandbuch angegebene durchschnittliche Wert zugrunde zu legen ist. Da überdies bei der Betankung eines Flugzeugs Sicherheitszuschläge – 10 % Streckenzuschlag, Kraftstoff zum Ausweichflugplatz und Reserve für Warteschleifen – einzukalkulieren sind, war das Betanken des Flugzeugs mit nur 110 l Kraftstoff gänzlich unzulänglich.

Im Hinblick darauf aber hätte der Beklagte – unabhängig von der nach § 33 der 1. Durchführungsverordnung zur LuftBO aufzunehmenden Kraftstoffreserve – mindestens Kraftstoff in einem Umfang nachtanken müssen, den er für die Flugzeit von 1 Stunde und 47 Minuten (darin sind die Blockzeiten – Zeiten für das Anlassen und das Rollen des Flugzeugs – enthalten) für den Flug nach Berlin benötigt hatte. Da in dem Flughandbuch für das Flugzeug ein Brennstoffverbrauch von circa 100 l pro Stunde genannt ist, hätten zumindest 180 l nachgetankt werden müssen, um einen sicheren Rückflug zu gewährleisten. Dem entgegen hat der Beklagte, ohne sich über den tatsächlichen Tankinhalt – etwa mit Hilfe eines Stabs – zu vergewissern, eine Kraftstoffmenge von 110 l getankt, die für sich gesehen für den Rückflug nicht ausreichte.

Der Beklagte macht demgegenüber erfolglos geltend, er habe aufgrund des LOG-Buches davon ausgehen dürfen, dass das Flugzeug nach der Landung am [REDACTED] um 9.48 Uhr in Dortmund vollbetankt wurde. Neben diesem Flug sei

nämlich vermerkt, dass das Flugzeug mit 149,02 l vollbetankt wurde. Nach der Anweisung im LOG-Buch seien die Eintragungen über die Betankung – dies ist unstreitig – jeweils neben der Landung zu vermerken. Dabei aber übersieht der Beklagte, dass diese Betankung nicht vorgenommen worden sein kann, da sich aus dem weiteren Inhalt des LOG-Buches ergibt, dass es sich bei diesem Flug um einen „stop-and-go-Flug“ handelte. Lande- und Abflugzeit in Dortmund (9.48 Uhr) sind identisch. Hätte der Beklagte tatsächlich eine sorgfältige Flugvorbereitung getroffen, so wäre ihm dies als erfahrenem Pilot - der Beklagte ist seit 1998 im Besitz einer Pilotenlizenz und hatte circa 250 Flugstunden absolviert – aufgefallen.

Der Beklagte hat im Übrigen unstreitig selbst Betankungen, die er vor dem streitgegenständlichen Flug veranlasst hat, neben dem dann erfolgten Flug eingetragen (Anlagen K 19, K 21). Dementsprechend erscheint seine Behauptung, er sei davon ausgegangen, dass die letzte Betankung des Flugzeugs nach dem Flug von Essen-Mülheim nach Dortmund um 9.48 Uhr in Dortmund erfolgt sei, nicht nachvollziehbar. Die LOG-Buchblätter auf Blatt 285 und 289 der Akten (Anlagen K 19, K 21) vom 21.09.2006 und 27.09.2006 sind mit den Blättern 1879 und 1880 (Anlage K 12, Bl. 49 und 50 d.A.) identisch und betreffen dasselbe Flugzeug. Wenn demnach der Beklagte die Eintragungen über die Betankungen gleichfalls neben dem jeweiligen Abflug vermerkt hat, so ist abwegig, dass er sich bei Eintragungen von anderen Flugzeugführern darauf verlassen haben will, dass diese die Betankung entsprechend der Anweisung im LOG-Buch vornahmen.

Das Gericht geht daher aufgrund der vom Beklagten selbst vorgenommenen Eintragungen im LOG-Buch sowie des Umstandes, dass bei weiterer Überprüfung der Angaben im LOG-Buch leicht festzustellen war, dass eine Betankung in Dortmund nicht erfolgt war, davon aus, dass der Beklagte eine Berechnung des erforderlichen Kraftstoffbedarfs aufgrund des LOG-Buchs nicht vorgenommen hat.

Im Hinblick auf den vom Sachverständigen [REDACTED] in dem von den Klägerin vorgelegten Gutachten (Anlage K 17) festgestellten Kraftstoffvorrat von 139 bis 183 l hält es das Gericht nicht für glaubhaft, wenn der Beklagte vorträgt, die Tankanzeige des Flugzeugs hätte für beide Tanks einen Füllstand von über 50 % angezeigt. Anhaltspunkte dafür, dass die Tankanzeigen eine so hohe Fehlerquote aufgewiesen haben, bestehen nicht.

Der Beklagte hat durch das unzureichende Betanken in grober Weise gegen die ihm als Piloten obliegenden Pflichten verstoßen. Bei der von § 29 LuftBO geforderten Treibstoffsicherheit handelt es sich um ein absolutes Sicherheitsgebot des

Luftverkehrs. Durch diese Vorschrift wird die dem Piloten durch § 3 a Abs. 1 LuftVO geforderte Sorgfalt bei den Flugvorbereitungen konkretisiert. Es gehört naturgemäß zur Verkehrssicherheit eines Flugzeuges, dass es genügend Kraftstoff an Bord hat, um insoweit jede Gefährdung von Personen oder Sachen auszuschalten (vgl. auch OLG Frankfurt, AZ 24 U 152/04; Landgericht Düsseldorf, Az. 1 O 291/08).

Der der Klägerin zugesprochene Zinsanspruch folgt aus §§ 288, 291 BGB.

II.

Der Klageantrag zu 2 ist zulässig und begründet.

Das erforderliche Feststellungsinteresse ist gegeben.

Ein Feststellungsinteresse iSv § 256 Abs. 1 ZPO besteht, wenn dem subjektiven Recht des Klägers eine gegenwärtige Gefahr der Unsicherheit dadurch droht, dass der Beklagte es ernstlich bestreitet oder er sich eines Rechts gegen den Kläger berühmt, und wenn das erstrebte Urteil infolge seiner Rechtskraft geeignet ist, diese Gefahr zu beseitigen.

Der Beklagte bestreitet seine Verpflichtung, Aufwendungen für zukünftige Folgeschäden, die bei [REDACTED] und [REDACTED] entstehen könnten, zu übernehmen.

Aufgrund der schweren Verletzungen die [REDACTED] und [REDACTED] durch den Flugzeugabsturz erlitten haben, ist es durchaus wahrscheinlich, dass auch noch zukünftig Schadensfolgen entstehen werden. So ist aus momentaner Sicht schon absehbar, dass bei [REDACTED] weitere Kosten für Physiotherapie anfallen werden. Aufgrund der oben gemachten Ausführungen ist der Beklagte gem. § 110, 105 SGB VII verpflichtet, der Klägerin diese Aufwendungen zu erstatten.

Die Nebenentscheidungen folgen aus §§ 91 Abs. 1 S. 1 ZPO, 709 ZPO.

Streitwert: 123.882,70 €.