

19. 1. Setzt die Haftung für Luftfahrtschäden ein Verschulden voraus?
 2. Inwieweit findet § 905 BGB. auf den einem Grundstücksbesitzer durch ein abgestürztes Flugzeug zugefügten Sachschaden Anwendung?

VI. Zivilsenat. Urt. v. 1. Juli 1920 i. S. Märktische Industriewerke (Bekl.) w. M. (Kl.). VI 24/20.

I. Landgericht Potsdam. — II. Kammergericht Berlin.

Die Beklagte unterhielt 1918 in G. eine Fliegerschule. Durch Vertrag mit der Heeresverwaltung hatte sie es übernommen, Militärpersonen im Führen von Flugzeugen auszubilden. Zu diesen gehörte der Unteroffizier K., der nach abgelegter Pilotenprüfung noch die Bedingungen 11 bis 13 des Flugbuchs zu erfüllen hatte. Am 18. September 1918 stürzte ein von ihm und einem Begleiter geleitetes Flugzeug der Beklagten in Bornin über dem Hause Grenzstraße Nr. 6 ab, durchschlug das Dach, fiel in die Mietwohnung des Klägers und zerstörte dort verschiedene Einrichtungsgegenstände des Klägers. Seine Klage auf Zahlung von 6506 M. Schadenersatz wurde vom Landgericht abgewiesen, jedoch vom Kammergericht dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Revision der Beklagten wurde zurückgewiesen.

Gründe:

Der Streit betrifft den Eigentumschaden, der dem Kläger durch den Absturz des Flugzeugs der Beklagten an seinen Einrichtungsgegenständen in seiner Mietwohnung widerrechtlich zugefügt worden ist.

Das Berufungsgericht hat die Beklagte unter drei selbständigen Gesichtspunkten für den Schaden für verantwortlich erklärt, indem es

1. dem Kläger für den ihm nach §§ 905, 858 BGB. versagten Anspruch auf Abwehr des Flugzeugs einen vom Nachweise des Verschuldens der Beklagten unabhängigen Entschädigungsanspruch zuspricht,
2. außerdem noch gegen die Beklagte eine für den Unfall ursächlich gewordene Fahrlässigkeit im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB. feststellt,
3. die Beklagte, falls sie in Ausübung eines staatlichen Hoheitsrechts gehandelt habe, nach dem Grundsätze des § 75 der Einl. z. Allgem. Landrecht schlechthin für entschädigungspflichtig erklärt.

Die beiden letzten Gründe, die hier vordem genommen werden, halten jedoch der Revision nicht Stand und müssen weggelassen.

1. Als unerlaubte Handlung im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB., durch die das Eigentum des Klägers fahrlässig verletzt worden sei, legt das Berufungsgericht der Beklagten zur Last, ihren Flugschülern das Überfliegen bewohnter Ortschaften nicht verboten zu haben.

Dieser Vorwurf läßt sich nicht aufrecht halten. Allerdings verpflichtet die besondere Gefährlichkeit der Luftfahrt den Flieger wie den Unternehmer einer Fliegerschule und einen Flugplatzhalter nach § 276 BGB. zu entsprechend großer und besonderer Vorsicht, wie dies der Senat in RGZ. Bd. 78 S. 172 grundsätzlich ausgesprochen hat. Der dort behandelte Unfall war zwar nicht durch die besonderen Gefahren eines bereits aufgestiegenen Luftschiffs angerichtet worden, sondern durch ein notgelandetes Luftschiff, das infolge einer Gewitterböe aus der Verankerung losgerissen wurde und einen Zuschauer verletzte; in jenem Falle wurde das Verschulden des Beklagten verneint, weil er sowohl bei der Vorbereitung der Fahrt als auch bei der Notlandung alle verkehrserforderliche Sorgfalt beobachtet hatte. Dagegen war in anderen Fällen ein Verschulden des Beklagten nachweisbar, wo ein Flugzeug durch starke Geräusche auf das niedrig überflogene Grundstück schädigend eingewirkt und z. B. unter dem weidenden Vieh Schaden angerichtet hat. Die gleiche Feststellung eines Verschuldens wurde auch in dem Urteile Bd. 97 S. 27 gebilligt, wo als Klagegrund dem Flugplatzhalter schuldhaftige Eigentumsstörung vorgeworfen war, weil er trotz Beschwerden des Klägers nichts dagegen getan habe, daß seine Flugschüler auch außerhalb der Flugplatzgrenzen in geringer Höhe geflogen seien und mit den Flugzeugen über den Nachbargrundstücken starke Geräusche entwickelt hätten.

Andererseits aber muß das Verhalten der Beklagten im gegenwärtigen Falle sowohl hinsichtlich des Vorwurfs des Verschuldens als auch zur Frage der Schadensverursachung beurteilt werden. Anfänger werden selbstverständlich nur in den Grenzen des Flugplatzes anzulernen und ungeübten Fliegern wird bei Außenflügen zum Schutze fremder Rechte das Überfliegen bewohnter Ortschaften zu verwehren sein. Aber die im Verkehr erforderliche Sorgfalt würde überspannt, wenn ein gleiches Verbot schlechtthin auch auf geprüfte Piloten ausgedehnt werden müßte. Dieses Bedenken greift auch dem K. gegenüber Platz. Er war geprüfter Pilot und sollte den Flugplatz der Beklagten nur benutzen, um von dort aus gewisse militärische Bedingungen für seine kriegsgemäße Verwendbarkeit zu erfüllen. Dafür, daß sein verunglückter Überlandflug die Ortschaften mit erkennbarer Gefahr bedroht oder daß dem K. dazu die persönliche Geschicklichkeit und Zuverlässigkeit gefehlt habe, fehlt in den Feststellungen jeder Anhalt. Solchen Übungsflügen ge-

prüfter Piloten hatten, wenn nicht besondere Umstände hinzutreten, keine größeren Gefahren an, als sie der Natur der Luftfahrt untrennbar eigen sind. Und solchen Piloten das Überfliegen von Ortschaften schlechthin zu verbieten, würde eine völlige Unterbindung von Fernflügen herbeiführen; denn bei Fernflügen in der Richtung auf ein entferntes Ziel wäre der Flieger gezwungen, jedesmal angesichts einer Ortschaft den Kurs zu ändern, obwohl er aus beträchtlicher Höhe bei unsichtigem und wolfigem Wetter die vor ihm liegenden Ortschaften minderer Größe oft gar nicht erkennen kann. Aber selbst wenn die Beklagte Grund gehabt hätte, dem R. das Überfliegen von Ortschaften zu verbieten, so ist doch aus dem Berufungsurteil nicht zu entnehmen, daß die Unterlassung des Verbots für den Schaden des Klägers ursächlich geworden ist. Hinzukommen müßte jedenfalls, daß der Absturz des Flugzeugs auf ein unzulängliches Verhalten des R. zurückzuführen ist. Ein solcher ursächlicher Zusammenhang ist nicht festzustellen gewesen und kann keinesfalls ohne weiteres angenommen werden; er würde namentlich fehlen, wenn das Flugzeug auch unter der Führung eines vollkommen einwandfreien Piloten abgestürzt, z. B. wenn der Absturz allein auf plötzliche Natureinflüsse (Windstöße usw.) oder auf Versagen des Flugzeugs zurückzuführen wäre. Das Landgericht hat solche Unfallursache, die selbst der beste Pilot nicht hätte verhindern können, ausdrücklich für nicht ausgeschlossen erklärt. Das Berufungsgericht hat entgegenstehende Feststellungen nicht getroffen, sieht also den Schaden des Klägers auch dann als von der Beklagten schuldhafterweise verursacht an, wenn der Absturz durch rein zufällige, vom Verhalten des R. unabhängige Ereignisse herbeigeführt ist; das würde nach § 823 Abs. 1 BGB. unzureichend und rechtlich zu beanstanden sein. Soweit ferner die Schadenshaftung aus § 831 BGB. hergeleitet ist, würde die Beklagte als Unternehmerin und Geschäftsherrin einer Fliegerschule, die ihre Flieger zur Verrichtung von Flügen zuläßt und bestellt, allerdings ersatzpflichtig sein, wenn R. bei Verrichtung eines solchen Fluges dem Kläger auch nur objektiv widerrechtlich Schaden zugefügt hat; jedoch bliebe ihr der Entlastungsbeweis offen, daß sie bei Auswahl des R., bei der Vorbereitung der Fahrt und bei der Prüfung des Flugzeugs die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat. Hierauf kann aber nicht weiter eingegangen werden, da das Berufungsgericht ausdrücklich davon abgesehen hat, den Tatbestand unter dem Gesichtspunkt des § 831 näher festzustellen und zu erörtern.

2. Was sodann die Haftbarkeit der Beklagten für die infolge angeblicher Ausübung eines staatlichen Hoheitsrechts dem Kläger zugefügte Schädigung betrifft, so hatte die Beklagte sich darauf berufen, es sei das Überfliegen von Ortschaften im Interesse der militärischen Ausbildung nicht zu vermeiden gewesen. Das Berufungsgericht hat

dem entgegengehalten, in diesem Falle hätte die Beklagte mit dem Betrieb ihrer Fliegerschule ein staatliches Hoheitsrecht ausgeübt und den Einzelnen genötigt, seine besonderen Rechte und Vorteile dem Gemeinwohl aufzuopfern; soweit sie dadurch das Eigentum des Klägers geschädigt habe, müsse sie nach dem Grundsatz des § 75 der Einleitung zum A. R. Entschädigung leisten (RGZ. Bd. 82 S. 80), weil sie die Flugschüler in ihrem Betriebe, mithin auch in ihrem Interesse ausgebildet habe.

Diese Ausführungen, die ein Verschulden der Beklagten dahingestellt lassen, sind rechtlich nicht unbedenklich. Denn grundsätzlich treffen die Folgen einer Schädigung von Privatrechten bei Ausübung eines staatlichen Hoheitsrechts nur den Staat, auch wenn die Ausübung einem anderen übertragen worden ist (RGZ. Bd. 82 S. 81). Das Urteil Bd. 82 S. 77, auf das das Verusungsgericht verweist, ist hier nicht verwertbar; es behandelt die besondere Frage, wer ersatzpflichtig ist, wenn die höhere Verwaltungsbehörde nach § 51 GewD. die fernere Benutzung einer gewerblichen Anlage (Pulverfabrik) untersagt hat. Es ist daher nicht zulässig, die Beklagte an Stelle des Staates deshalb mit der Schadenshaftung zu belasten, weil R. den Übungsflug im Betrieb ihrer Fliegerschule, somit auch in ihrem Interesse unternommen habe.

3. Dagegen ist dem Verusungsgericht wenigstens im Ergebnisse beizustimmen, wenn es auf Grund der Vorschriften der §§ 905, 1004 BGB. und unter Bezugnahme auf das Schrifttum¹ auf folgendem Gedankengange dazu gelangt, die Beklagte auch ohne den Nachweis ihres Verschuldens für ersatzpflichtig zu erklären: In der Rechtsprechung des Reichsgerichts werde der im § 904 BGB. und im § 26 GewD. anerkannte Rechtsgrundsatz (RGZ. Bd. 58 S. 133, Bd. 64 S. 874, Bd. 92 S. 49) auch in solchen Fällen angewendet, in denen dem Eigentümer die volle Durchführung seiner Eigentumsrechte durch besondere Gesetze entzogen ist, und ihm dafür auch ohne Nachweis eines Verschuldens Schadenersatz gewährt. Dieser Grundsatz führe dazu, auch zugunsten des Grundstückseigentümers eine Schadenersatzpflicht bei Beschädigungen durch ein Flugzeug ohne den Nachweis

¹ Das Kammergericht hat sich für seine Auffassung bezogen auf Staudinger, Kommentar zum BGB. § 905 Anm. 1 h, § 906 Anm. IV fd; Ripp, Luftschiffahrt u. Grundbesitz in JW. 1908 S. 643. In wesentl. übereinstimmender Richtung haben sich u. a. auch noch ausgesprochen: Ripp in Verhandl. des 31. Deutschen Juristentags 1913 Bd. 3 S. 295—307; Meurer, Luftschiffahrtsrecht in Hirth's Ann. 1909 S. 196; Kohler, Luftfahrtsrecht 1913 S. 13; Vertmann, Allg. Osterr. GerichtsZ. Bd. 63 S. 308; Martin Wolff, Lehrbuch des Bürgerl. Rechts Bd. 2 1919 § 52 Anm. 8, wo auch die Gegenmeinungen angeführt sind. Siehe auch die Zusammenstellung bei Bland-Streicher 1915 § 906 Erl. 5 Abf. 2 u. Erl. 6. D. E.

eines Verschuldens anzunehmen. Denn dieser könne, obwohl sein Recht sich auch auf den Raum über der Oberfläche erstreckt, nach § 905 Satz 2 BGB. Einwirkungen nicht verbieten, die in solcher Höhe vorgenommen würden, daß er an der Ausschließung kein Interesse habe. Mithin sei ihm gegen den Luftschiffer der negatorische Schutz des § 1004 BGB. regelmäßig versagt. Obwohl die Luftfahrt Gefahren für die Grundstücke in sich trage, gelte doch im Verkehre das Überfliegen eines Grundstücks nicht als eine Beeinträchtigung eines Eigentümers. Werde aber das bedrohte Grundstück durch den Absturz des Flugzeugs beschädigt, so entstehe für den Eigentümer ohne Nachweis eines Verschuldens ein Anspruch auf Entschädigung, weil er gehindert sei, das Überfliegen zu verbieten. Das gleiche treffe auf den im Mietbesitze gestörten Kläger zu (§ 858 BGB.; RGZ. Bb. 59 S. 328).

Die Revision sucht demgegenüber auszuführen, daß der § 905 dem Benachteiligten keinen Entschädigungsanspruch gewähre; § 905 Satz 2 begrenze begrifflich das Eigentum derart, daß, soweit er dem Eigentümer Rechte versage, diese „virtuell“ nicht beständen; dagegen erkannte der § 904 und der § 26 GemD. den Bestand des Eigentums an sich an. Der § 1004 komme überhaupt nicht in Betracht, und der § 858 sei unanwendbar, weil eine Klage wegen Besitzstörung nicht erhoben, auch nicht von der Beklagten, sondern durch die Flieger in die Rechtssphäre des Klägers eingegriffen worden sei.

Diese Bemängelungen können keinen Erfolg haben.

Zwar erstreckt sich das Recht des Eigentümers nach § 905 Satz 1 auch auf den Raum über der Oberfläche seines Grundstücks. Aber wenn Flugzeuge die höhere Luftschicht, in die die schutzwürdige und schutzbedürftige Interessenssphäre des Eigentümers nicht hinaufreicht, bloß durchfliegen, so erleidet das überflogene Grundstück keine Beeinträchtigung und keine unzulässige Einwirkung im Sinne der §§ 1004, 905 Satz 2. Das ist auch der Standpunkt des Entwurfs eines Luftverkehrsgesetzes vom Jahre 1910 (Begründung S. 12 in *RL. XIII LG. Sess. I 1912/14* Druckf. Nr. 1338).

Wenn danach der Eigentümer das bloße Durchfliegen der seinen Eigentumsinteressen entrückten Höhen widerspruchlos dulden muß, so ist doch nicht zu verkennen, daß wenigstens theoretisch bei Höhenflügen die Gefahr eines jederzeit möglichen Absturzes nicht auszuschließen ist und infolgedessen die überflogenen Grundstücke immerhin gefährdet erscheinen. Zur Abwehr dieser Gefahren gibt nun die Vorschrift des § 905 Satz 1 dem Grundstückseigentümer allerdings den Rechtsbehelf an die Hand, auch dem Höhenflieger jedes Eindringen, sei es vorsätzlich, fahrlässiger oder zufälliger Art, in den von den berechtigten Eigentumsinteressen begrenzten Tiefenraum zu verbieten. Aber dieses Verbotungsrecht würde, wenn für den Grundstückseigentümer ein allgemeiner wirksamer Schutz gegen Gefährdung erreicht werden soll, in

seiner praktischen Handhabung und Ausdehnung zu einer völligen Unterbindung des Luftverkehrs führen können. So würde es nicht ausreichen, das Verbot, wie manche Schriftsteller wollen, bloß auf solche Fälle zu beschränken, bei denen der Eigentümer eine ernsthafte Besorgnis einer Gefährdung dartun kann, also nachzuweisen hätte, daß die sonst bloß entfernt liegende Absturzmöglichkeit durch besondere Umstände zu einer ernstlichen Gefahr gesteigert war. Auch wäre zuzulassen, daß der Eigentümer, da er sich in dieser Hinsicht jedweden Überflieger gegenüber nicht vorher vergewissern kann und da Flugzeuge unerwartet aus allen Richtungen eintreffen können, das Verbot, sein Grundstück zu überfliegen, vorsorglich auf alle Flugwerke und Flieger in einem gewissen Umkreis ausdehnen dürfte. Er könnte sogar Anlaß nehmen, auch das Überfliegen von Nachbargrundstücken zu untersagen, da nach der Erfahrung ein Absturz, der auf einem in der Nachbarschaft gelegenen Grundstücke seinen Anfang nimmt, erst auf seinem Grundstücke zum gefahrbringenden Ende kommen könnte. Nur an dem Schitaneverbot des § 226 BGB. würde eine zu weite Ausdehnung des Verbots ihre gesetzliche Grenze finden. Und wenn ein solcher fliegerfeindlich gesinnter Eigentümer weitere Genossen fände, die mit gleichen Verboten gegen die Luftfahrt vorgehen wollten, so ist klar, daß auf diese Weise eine allgemeine Einstellung des gestatteten Luftfahrtbetriebs erzwungen werden könnte. Bei diesem Widerstreite der Interessen wirft sich die Frage auf, ob nicht der dem einzelnen Grundstückseigentümer nach § 905 Satz 1 zustehende Abwehranspruch zurückstehen muß, damit der Luftfahrtbetrieb in den Grenzen berechtigter Freiheit als ein wirtschaftlich wertvolles, bis zur Unentbehrlichkeit noch weiter auszubildendes Verkehrsmittel betätigt werden kann und nicht infolge von Einsprüchen einzelner Grundstückseigentümer in einer der Allgemeinheit unzutraglichen Weise beengt wird. Diese Frage hat das Berufungsgericht mit Recht bejaht. Wenn danach der Grundstückseigentümer von Rechts wegen außerstand zu setzen ist, im Interesse eines gesetzlich tunlichst unbehinderten Höhenluftverkehrs das Überfliegen seines Grundstücks zur Abwendung eigener Gefährdung nach § 905 Satz 1 zu verbieten, so liegt für ihn die Sache in diesem Punkte wesentlich nicht anders, als in dem Falle, wo der Grundstückseigentümer die Betriebsgefahren eines staatlich genehmigten Gewerbebetriebs nach § 26 GewD. oder den Funkenflug einer Kleinbahn nach dem Preussischen Kleinbahngesetze vom 28. Juli 1892 (G.S. S. 225) dulden muß, ohne die Beseitigung dieser Gefahren im Wege der Klage verlangen zu können. In solchen Fällen hat das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung dem Grundsatze Geltung verschafft, daß dem Eigentümer, dem aus besonderen Gründen die Befugnis entzogen ist, Störungen seines Eigentums mittels Klage abzuwehren, als Ersatz hierfür

auch ohne Nachweis eines Verschuldens des Betriebsunternehmers ein Anspruch auf Erstattung des durch die Betriebsgefahren angerichteten Schadens zugestanden werden muß (RGZ. Bd. 47 S. 99, Bd. 58 S. 130, Bd. 70 S. 151, Bd. 98 S. 347). Die Anwendung dieses allgemeinen Rechtsgrundsatzes auf den Luftverkehr unterliegt, wie auch in dem vom Berufungsgericht bewerteten Schrifttum ausgeführt ist, an sich keinen rechtlichen Bedenken, da auch bei diesem gesetzlich gestatteten Betriebe der Grundstückseigentümer sein aus § 905 Satz 1 sich ergebendes Verbotungsrecht aufopfern und die Betriebsgefahren widerspruchslos auf sich nehmen muß. Wenigstens muß dieser Grundsatz insoweit Platz greifen, als Schädigungen und Störungen in Frage stehen, die der Betrieb der Luftfahrt nach menschlicher Erfahrung gewöhnlich mit sich bringt. Ob und in welchem Umfange angesichts der Eigentümligkeiten des Luftverkehrs der Einwand der höheren Gewalt zuzulassen wäre, braucht hier nicht erörtert zu werden, da nicht behauptet ist, daß das schädigende Ereignis auf Ursachen zurückzuführen sei, die außerhalb der mit dem Luftverkehr verbundenen Gefahren standen. Der Ausdehnung dieses Rechtsgrundsatzes auf den Luftverkehr kann auch nicht die Tatsache entgegengehalten werden, daß der Betrieb einer gewerblichen Anlage oder einer Kleinbahn durch Verfügung der Staatsgewalt nur zugunsten einer bestimmten Person genehmigt wird, während die Luftfahrt allgemein frei ist. Dieser Unterschied mag bedeutsam sein für die besondere, der Verkehrssicherheit dienende Regelung des Luftverkehrs überhaupt, kann aber nicht ausschlaggebend sein für eine abweichende Behandlung des Grundstückseigentümers, der die Störungen seines Eigentums in beiden Fällen in gleicher Weise erdulden muß, ohne sie kraft seines Eigentumsrechts abwehren zu können.

Daß aber der Kläger als Grundstücksmieter ebenso wie der Grundstückseigentümer die Störungen der Luftfahrt von seinen durch das abgestürzte Flugzeug betroffenen Einrichtungsgegenständen rechtlich nicht abwehren konnte und daher im Punkte der Schadloshaltung dem Grundstückseigentümer gleich zu behandeln ist, hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum mit Hinweis auf das Urteil RGZ. Bd. 59 S. 326 angenommen.

Demnach war das Berufungsurteil, das den Erstattungsanspruch wegen des erlittenen Sachschadens dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt hat, schon auf diese Erwägungen hin zu bestätigen, ohne daß erörtert zu werden brauchte, ob etwa nach dem gleichen Rechtsgrundsatz die Haftung des Luftfahrers auch für Luftfahrtschäden anderer Art und in welchem Umfange entsprechend begründet werden könnte.