

21. 1. Kommt bei Flugunfällen mit schuldhaftem Verhalten des Halters des Flugzeugs neben der Haftung aus § 21 Abs. 2 des Luftverkehrsgegesetzes vom 1. August 1922 auch eine solche nach § 844 Abs. 2 BGB. in Betracht?

2. In welchem Umfang kann diese Haftung durch den Beförderungsvertrag im voraus ausgeschlossen werden?

3. Zur Auslegung der Beförderungsbedingung „die Teilnahme am Flug erfolgt auf die alleinige Gefahr der Fluggäste“.

IV. Zivilsenat. Urt. v. 19. Mai 1927 in G. Witwe L. (Rf.) tv. Aero Lloyd AG. und H. (Befl.). IV 847/26.

I. Landgericht I Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Am 22. Juli 1925 abends ist ein vom Beklagten zu 2 gesteuerter Verkehrs-Fokker-Eindecker Typ F, der auf der Strecke Mannheim-Baden-Baden-Stuttgart-München verkehrte, auf dem Wege nach München in der Dunkelheit aus der Richtung gekommen und nachts 10 $\frac{1}{2}$ Uhr in der Schweiz (nördlich von Zürich) beim Versuch einer Notlandung verunglückt. Hierbei wurde der Generaldirektor Dr. L., der in Baden-Baden eingestiegen war, tödlich verletzt. Seinen Flugschein hatte er im Reisebüro des Agenten W. L. in Baden-Baden erworben, welcher Agent der Beklagten zu 1 war, aber auch für die Süddeutsche Aero Lloyd AG. in München Flugscheine abgab. Beide Gesellschaften gehörten dem Aero Lloyd-Konzern an. Die von der Beklagten zu 1 vorgelegten Beförderungsbedingungen des Konzerns enthalten folgende Bestimmungen:

3. Die Teilnahme am Fliegen sowie die Mitnahme von Gepäck erfolgt für den Fluggast und etwaige Rechtsnachfolger gegenüber der Luftverkehrsgesellschaft, ihren Angestellten sowie den verausgabenden Agenturen auf alleinige Gefahr der Fluggäste.

Mit der Teilnahme verzichtet der Fluggast insbesondere für sich und seine Rechtsnachfolger auf den Ersatz des Schadens, der ihm mittelbar oder unmittelbar bei der Benutzung des Flugzeugs oder sonst im Zusammenhang mit der Luftreise an seiner Person, seinen Sachen oder dem aufgegebenen Gepäck erwächst.

Insbesondere ist auch ein Anspruch auf Schadenersatz wegen Ausschusses vom Flug, Verspätung oder Unterbrechung eines

Flugs nicht gegeben. Ein Anspruch auf Rückerstattung des gezahlten Flugpreises besteht nicht, wenn ein angemeldeter Fluggast zu dem betreffenden Flug nicht oder zu spät eintrifft.

Diese Bestimmungen waren mit Ausnahme des zweiten Absatzes auf der Rückseite des von dem Verunglückten unterzeichneten Flugscheins abgedruckt.

Die Witwe des Verunglückten verlangt von den Beklagten Schadensersatz, insbesondere nach § 21 des Luftverkehrsgesetzes vom 1. August 1922 und wegen unerlaubter Handlung (§ 844 Abs. 2 BGB.). Sie macht den Beklagten zum Vorwurf, daß das Luftfahrzeug in Stuttgart zu spät abgeflogen und für eine Nachtfahrt nicht mit den erforderlichen, dem Führer das Ablesen des Kompasses ermöglichenden Beleuchtungskörpern versehen gewesen sei, und daß dem Führer die nötige Orientierungsfähigkeit und die Möglichkeit gefehlt habe, sich vor der Notlandung mit den Fluggästen im Innern des Fahrzeugs zu verständigen. Die Beklagte zu 1 wendete in erster Reihe ein, daß nicht sie, sondern die Süddeutsche Aero Lloyd AG. als Halterin des Flugzeugs den Flug durch ihren Angestellten, den Beklagten zu 2, ausgeführt habe. Im übrigen machten beide Beklagte geltend, daß beim Abschluß des Beförderungsvertrags jede Haftung ausgeschlossen worden sei.

Beide Vorinstanzen haben den ersten Einwand dahingestellt gelassen und die Klage wegen Verzichts des Verunglückten auf jeglichen Schadensersatzanspruch abgewiesen. Die Revision der Klägerin führte zur Aufhebung des Berufungsurteils und zur Zurückverweisung der Sache in die Vorinstanz.

Gründe:

In Frage steht, ob und inwieweit im Juli 1925 der Halter eines Flugzeugs für sich und den Flugzeugführer gegenüber dem Fluggast und seinen Rechtsnachfolgern jede Haftung für Unfälle beim Fliegen aus dem Luftverkehrsgesetz und aus unerlaubter Handlung durch den Beförderungsvertrag ausschließen konnte, und ob und in welchem Umfang im vorliegenden Fall mit dem Verunglückten eine solche Vereinbarung tatsächlich getroffen worden ist.

Die erste Frage kann unter Ausschluß der schon vom Berufungsgericht ausgenommenen Haftung für Vorsatz (§ 276 Abs. 2 BGB.) und sittenwidriges Verhalten (§ 138 BGB.) mit dem Vorderrichter bejaht werden. Sie ist im Luftverkehrsgesetz nicht ausdrücklich geregelt.

Als Auslegungsbehelfe lassen sich das Reichshaftpflichtgesetz, ferner § 844 Abs. 2 BGB. und das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen heranziehen. Nach § 5 RHPfG. kann der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebs die Haftung aus diesem Gesetz, insbesondere auch die in § 3 Abs. 2 bestimmte Verpflichtung zum Ersatz des den Hinterbliebenen ertwachten Schadens, nicht im voraus durch Vertrag ausschließen oder beschränken. Zu § 844 Abs. 2 BGB. fehlt ein solches Verbot. Die Rechtsprechung geht dahin, daß hier ein solcher Haftungsausschluß innerhalb der vom Gesetz (§ 276 Abs. 2 BGB.) und der Rechtsprechung zu § 138 BGB. gezogenen Schranken vor dem Unfall vereinbart werden kann (RGZ. Bd. 65 S. 315). Im Kraftfahrzeuggesetz bedurfte es keiner Stellungnahme zu dieser Frage, weil Halter und Führer des Kraftfahrzeugs nach § 8 Nr. 1 RFG. für Schäden des Fahrgastes und seiner Hinterbliebenen aus diesem Gesetz überhaupt nicht haften. Eine gleiche Bestimmung sollte nach § 16 des ersten Entwurfs eines Luftfahrzeuggesetzes vom 31. Januar 1914 auch in dieses Gesetz aufgenommen werden (R. Drucks. 1912/14 Nr. 1338). Aber bei der Erlassung des Gesetzes wurde entsprechend dem zweiten Regierungsentwurf vom 8. Juli 1921 davon abgesehen. Der Gesichtspunkt, daß der Fluggast die Gefahr freiwillig auf sich nimmt, wurde in der Begründung dieses zweiten Entwurfs hinter die Erwägung zurückgestellt, daß die Entschädigung des verunglückten Fluggastes durch den Unternehmer die im Interesse der Allgemeinheit liegende Entwicklung des Flugwesens fördere. Doch fügt die Begründung zu §§ 15, 16 am Schlusse bei, daß das Recht des Halters, seine Haftpflicht in den zulässigen Grenzen durch besondere Abmachungen einzuschränken, dadurch nicht berührt werde (R. Drucks. 1920/21 Nr. 2504 S. 2474). Außerhalb der zulässigen Grenzen läge es, wenn nach der Entwicklung des Luftverkehrswesens die Allgemeinheit auf die Benützung der Luftfahrtunternehmungen angewiesen wäre und eine Luftverkehrsgesellschaft ihre Monopolstellung und die Zwangslage des Publikums dazu mißbrauchen würde, den Fahrgast zum Verzicht auf ein Schutzrecht zu nötigen, das ihm das Gesetz zugebacht hat. Aber von einer solchen Zwangslage der Allgemeinheit war im Jahre 1925 keine Rede. Damals wurde noch wenig geflogen. Die vom Aero-Flloyd- und vom Junkers-Konzern in die Wege geleitete Herstellung und Unterhaltung regelmäßiger Luftverbindungen lag noch in den Anfängen und der Verkehr

bewegte sich fast ausschließlich auf dem Lande und dem Wasser. Daher kann es damals nicht gegen die guten Sitten verstoßen haben, wenn die junge Industrie die noch zu wenig ausgetesteten Gefahren der Luftschiffahrt durch Vereinbarung mit den Fluggästen nach Möglichkeit auf diese abzuwälzen suchte.

Was die zweite Frage anlangt, so ist die Gefährdungshaftung (§§ 19ffg. UGB.) im vorliegenden Fall beim Abschluß des Beförderungsvertrags oder spätestens bei der Unterzeichnung des Flugscheins durch die Annahme der auf der Rückseite abgedruckten Beförderungsbedingungen unzweifelhaft ausgeschlossen worden. Die Beklagten machen geltend, daß sich dieser Haftungsausschluß auch auf Unfälle erstreckt, die nicht auf die regelmäßig mit einem sorgfältigen oder doch ordnungsmäßigen Flugbetrieb verbundenen Gefahren, sondern auf ein ausgeprochenes, unzweifelhaftes Verschulden des Halters oder des Führers des Luftfahrzeugs zurückzuführen seien. Dem kann nicht beigetreten werden. Die Auslegung der vom Aero-Loth-Konzern aufgestellten allgemeinen Beförderungsbedingungen, durch deren Annahme auch dieser Haftungsausschluß zustande gekommen sein soll, unterliegt der Nachprüfung des Revisionsgerichts (Komm. v. RGR. zum BGB. 5. Aufl. § 133 Anm. 2 Abs. 2). Soweit diese Bedingungen dem Fluggast einen Verzicht auf gesetzliche Entschädigungsansprüche zumuten, ist keine ausdehnende Auslegung zulässig und das Erfordernis der Deutlichkeit bedarf hier besonderer Beachtung. Im übrigen kommt für die Auslegung nur der erklärte Vertragswille in Betracht, und der Unternehmer muß die von ihm angebotenen Beförderungsbedingungen so gegen sich gelten lassen, wie sie der Fluggast nach Treu und Glauben und nach der allgemeinen Auffassung des Verkehrs verstehen durfte. Der Wortlaut der Bedingung kann für sich allein um so weniger entscheiden, wenn er wie hier eine doppelte Deutung zuläßt.

Daß der Luftverkehr besondere Gefahren mit sich bringt, war im Juli 1925 allgemein bekannt. Sie wurden damals eher höher eingeschätzt als heute. An diese Gefahren dachte der Fluggast zunächst, wenn er hörte, daß er „die Gefahr“ allein auf sich nehmen und also auf die in dieser Beziehung dem Unternehmer auferlegte gesetzliche Haftung verzichten solle; ferner dagegen lag für ihn der Gedanke, daß ihm die Beförderungsbedingungen auch bei eigenem Verschulden des Halters oder des Führers des Luftfahrzeugs, und zwar auch bei

großem Verschulden, einen Verzicht auf die Erstattung des ihm dadurch erwachsenden Schadens zumuteten. Nach Treu und Glauben im Verkehr durfte er erwarten, daß ihm eine solche Zumutung in sinnfälliger, nicht mißzuverstehender Weise zur Kenntnis gebracht werde. Das ist hier nicht geschehen. Die auf der Rückseite des Fahrscheins abgedruckten Bedingungen sprechen nur davon, daß die Teilnahme an der Fahrt auf die alleinige Gefahr des Fluggastes erfolgt, aber nicht davon, daß der Fluggast auch auf jede Haftung des Halters oder des Führers des Flugzeugs für eigenes Verschulden im Sinne der §§ 823, 831, 276 Abs. 1 BGB. verzichten muß. Der im Tatbestand angeführte zweite Absatz der allgemeinen Beförderungsbedingungen, der wenigstens das Wort „Verzicht“ gebraucht, ist nicht mit abgedruckt. Daß ihn der Verunglückte gekannt habe oder daß diesem die von der Beklagten verlangte Auslegung beim Abschluß des Vertrags oder bei der Unterzeichnung des Fahrscheins etwa aus persönlichen Beziehungen zu den Luftverkehrsgesellschaften oder aus anderen Erkenntnisquellen bekannt gewesen sei, oder daß die vollständigen, auf der Rückseite des Flugscheins in Bezug genommenen, allgemeinen Beförderungsbedingungen wenigstens an der Ausgabestelle des Fahrscheins ausgehängt und besonders vorgelesen worden seien, hat das Berufungsgericht nicht festgestellt. Ein zwingender Anlaß, sich nach ihnen zu erkundigen, bestand gerade für die Frage der Haftungsausschließung um deswillen nicht, weil nach dieser Richtung die allgemeinen Bedingungen auf der Rückseite des Flugscheins abgedruckt waren und der Fluggast annehmen konnte, daß die Wiedergabe richtig, d. h. im wesentlichen erschöpfend sei. An der Stelle des Berufungsurteils, auf die sich der Prozeßbevollmächtigte der Beklagten bei der mündlichen Verhandlung berufen zu können glaubte, ist nur zum Ausdruck gebracht, daß der Verunglückte die Bedingung von der Teilnahme am Flug, die „auf die alleinige Gefahr der Fluggäste erfolgt“, aus den im angefochtenen Urteil dargelegten Gründen nicht anders auffassen konnte, als sie vom Berufungsgericht ausgelegt wird. Das würde nur zutreffen, wenn diese Auslegung des Vorderrichters richtig wäre. Das kann aber nicht zugegeben werden. Was das angefochtene Urteil anführt, reicht nicht aus, um die Annahme zu rechtfertigen, daß der Unternehmer einen Verzicht dieses Umfangs mit genügender Deutlichkeit verlangt hat, oder daß dieses Verlangen trotz der unzulänglichen Deutlichkeit der auf dem Flug-

schein abgedruckten Bedingungen von dem Verunglückten aus besonderen Gründen gleichwohl erkannt worden war (JW. 1927 S. 1248 Nr. 3).

Aus dem dritten Absatz der im Flugschein abgedruckten Bedingungen ergibt sich, wie die Revision zutreffend bemerkt, nichts für die Auslegung der Beklagten. Denn er handelt im wesentlichen nur von Schadensersatzansprüchen wegen Ausschusses eines Fluggasies vom Flug oder wegen Verspätung oder Unterbrechung des Fluges, also von Notwendigkeiten, die sich aus der Natur der Luftschiffahrt ergeben können, nicht aber von Schadensersatzansprüchen wegen Verschuldens des Halters oder des Führers bei der Ausrüstung des Flugzeugs, bei der Auswahl, Belehrung oder Überwachung des Führers oder bei der pflichtgemäßen Bekämpfung der dem Flugverkehr eigentümlichen besonderen Gefahren. Daß die im ersten Absatz angeführten „Angestellten“ — im Gegensatz zu § 18 RFG. — im Rahmen des Luftfahrzeuggesetzes keine Haftung trifft, brauchte dem Verunglückten nicht bekannt zu sein. Ein tieferes Nachdenken über die Bedeutung dieser von den Angestellten handelnden Bedingung war von ihm nicht zu verlangen. Dagegen wäre es für den Konzern ein leichtes gewesen, den von der Beklagten behaupteten Sinn der Bedingung mit wenig Worten deutlicher auszudrücken.

Das nötigt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils. Zur Entscheidung (§ 565 Abs. 3 Nr. 1 ZPO.) ist die Sache nicht reif. Denn es ist noch dazu Stellung zu nehmen, ob der Verunglückte den vom Konzern mit der streitigen Bedingung verbundenen Sinn etwa aus einem besonderen Grunde doch gekannt hat, und andernfalls, ob ein wesentliches Verschulden des Halters oder des Führers des Flugzeugs vorlag, und ob die Beklagte zu 1 als Halterin des Flugzeugs in Betracht kommt.