

**37. Zur Schadenshaftung des Luftschiffers.**

BGB. § 823.

VI. Zivilsenat. Ur. v. 11. Januar 1912 i. S. B. (Kl.) w. Graf B. (Bekl.).  
Rep. VI. 86/11.

- I. Landgericht Stuttgart.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Beklagte ließ am Vormittage des 5. August 1908 sein Luftschiff auf der Rückfahrt von Mainz nach Friedrichshafen wegen Schadhafigkeit des vorderen Motors auf dem Felde bei Echterdingen landen. Da Tausende von Menschen zusammengeströmt waren, wurde der Landungsplatz militärisch abgesperrt; dem Beklagten standen außer Feuerwehrleuten etwa zwei Kompagnien Infanterie und eine Anzahl Dragoner und Landjäger zur Verfügung. Nachmittags gegen 3 Uhr setzte eine Gewitterbö ein, riß das verankerte Luftschiff los und trieb es etwa 1200 Meter fort, bis es verbrannte. Dabei wurde der

Kläger, der sich als Zuschauer unweit der vorderen Gondel aufgestellt hatte, vom Kettenanker erfaßt und verletzt. Er verlangte vom Beklagten Schadensersatz, weil dieser den Unfall durch Fahrlässigkeit verursacht habe.

Die Klage wurde in beiden Vorinstanzen abgewiesen, auch die Revision des Klägers ist zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„1. Das Berufungsgericht hat den Klagenspruch nur nach den Vorschriften der §§ 823, 831 BGB. beurteilt und die Heranziehung anderer gesetzlicher Bestimmungen über die Gefährdungshaftung abgelehnt. Dieser Ausgangspunkt entspricht durchaus dem bestehenden Rechte. Hier, wo der Kläger außervertraglich eine Körperverletzung erlitten hat, greifen nur die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über die Schadenshaftung wegen unerlaubter Handlungen Platz. Nach diesen hat aber der Beklagte für den Schaden des Klägers nur einzustehen, wenn er ihn schuldhaft verursacht hat. Die besonderen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs über Schadensersatz ohne Verschulden, insbesondere des § 833 über die Haftung des Tierhalters und ebenso die Grundsätze des Haftpflichtgesetzes sowie des inzwischen in Kraft getretenen Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 (RGBl. S. 437) über die Gefährdungshaftung sind wegen ihres Ausnahmeharakters auf die eigenartigen Verhältnisse der Luftschiffahrt auch nicht entsprechend anwendbar.

2. Was sodann die Schadenshaftung wegen unerlaubter Handlung betrifft, so muß vorweg die ebendem auch für die gefährlichen Betriebe der Eisenbahnen vertretene, aber als rechtlich unhaltbar verworfene Auffassung ausscheiden, daß schon der bloße Betrieb eines gefährlichen Unternehmens ein Verschulden darstellen könnte. Daher kann daraus, daß der Luftschiffahrt große Gefahren anhaften, gegen den Beklagten als Unternehmer dieses gefährlichen Betriebs noch in keiner Weise der Vorwurf eines nach § 823 BGB. zu vertretenden Verschuldens hergeleitet werden. Dies verkennt auch das Berufungsgericht nicht, stellt sich vielmehr auf den durch die allgemeine Verkehrsicherheit gebotenen, rechtlich zutreffenden Standpunkt, daß der Beklagte unter den obwaltenden Umständen zu einer besonders großen Vorsicht verpflichtet war. Es legt diese Pflicht zur verschärften Sorgfalt dem Beklagten insbesondere auch deshalb auf, weil damals noch

allgemeine Erfahrungen bei Luftschifflandungen gefehlt, weil ferner ausländische Luftschiffe bei Landungen auf festem Boden Unglücksfälle unbeteiligter Personen herbeigeführt und weil auch die Gegner des starren Systems in dieser Hinsicht gewarnt hätten.

3. Ist somit der rechtliche Ausgangspunkt des Berufungsgerichts frei von Rechtsirrtum, so fragt sich weiter, ob nach den daraufhin getroffenen tatsächlichen Feststellungen die Annahme gerechtfertigt ist, daß der Beklagte dieser Sorgfaltspflicht genügt hat. Der Kläger verneint dies und rügt hierzu vornehmlich zweierlei.

a) Einmal findet er ein Verschulden des Beklagten schon darin, daß er die Fernfahrt ohne ausreichende Landungserfahrungen unternommen habe. Die Revision meint, der Beklagte hätte sich nicht darauf verlassen dürfen, daß alles ohne Unfall abgehen werde; wenigstens hätte er vor Antritt der Fernfahrt das Publikum vor den Gefahren der Annäherung an das Luftschiff öffentlich warnen müssen und hätte sogar, wenn solche Warnungen erfahrungsgemäß nicht geeignet seien, die Gefahr abzuwenden, die Fahrt überhaupt nicht unternehmen dürfen.

Diese Rüge ist unbegründet. Nach den tatsächlichen Feststellungen hatte der Beklagte die Fernfahrt von wenigen Tagen bei außerordentlich günstiger Wetterlage und mit einer erprobten Bedienungsmannschaft angetreten. Er habe sich, wie das Berufungsgericht ausführte, mit Grund darauf verlassen dürfen, daß bei einer sorgfältig ausgeführten Notlandung niemand von der zusammengeströmten Menge verletzt werde. Seine Verankerungsgrundsätze seien richtig, seine Verankerungsmittel reichlich gewesen. Überall, wo er landete, habe er auf jede Hilfe rechnen können. Seine bisherigen Landungserfahrungen habe er nicht für unzureichend gehalten, und er sei darüber nicht im Zweifel gewesen, daß er sein Luftschiff auch bei ungünstigem Wetter sturmsicher verankern könne. Unter solchen Umständen habe er die Fahrt unbedenklich unternehmen dürfen. Von einer öffentlichen Warnung vor Antritt der Fahrt, um das Publikum auf künftig erst mögliche Gefahren hinzuweisen, habe er absehen können; solche Warnungen wären erfahrungsgemäß von geringem Werte. Dagegen habe er annehmen können, daß es ihm nötigenfalls durch Absperrungen und Warnungen an die versammelte Menschenmenge gelingen werde, Verletzungen vorzubeugen.

Der hieraus gezogene Schluß, daß danach das die Fahrt vorbereitende Verhalten des Beklagten im Sinne des § 276 BGB. durchaus sorgsam gewesen sei, ist frei von Rechtsirrtum. Viel zu weit geht die Anforderung der Revision, daß der Beklagte volle Gewißheit für einen ungefährlichen Verlauf der Fahrt hätte haben müssen. Derartigen Unternehmungen haftet stets eine unvermeidliche Gefährlichkeit auch für Dritte an, und dieser Gefahr kann selbst bei allergrößter Sorgfalt nicht durchweg sicher vorgebeugt werden. Daher kann rechtlich nicht verlangt werden, daß Luftschiffahrten, wenn und weil ihre Gefährlichkeit nicht mit voller Gewißheit auszuschließen ist, unterbleiben müssen. Nur so viel muß verlangt werden, daß dabei alle verkehrserforderliche Sorgfalt gewahrt wird. Daran hat es aber der Beklagte nicht fehlen lassen, wenn er die nach den damals erreichten Erfahrungen wohl vorbereitete Fahrt bei bestem Wetter in der begründeten Zuversicht unternommen hat, sie werde glatt und glücklich verlaufen. Danach kann ihm in keiner Weise gemeingefährlicher Wagemut oder auch nur sorgfaltverletzender Reichsinn vorgeworfen werden.

b) Sodann greift die Revision die weitere Annahme des Berufungsgerichts an, daß der Beklagte auch auf dem Landungsplatze ausreichende Maßnahmen getroffen habe, und zwar sowohl hinsichtlich der Verankerung als auch in bezug auf die Absperrung des Landungsplatzes.

Auch diese Rüge ist haltlos. Was die Verankerung des Luftschiffs betrifft, so führt das Berufungsgericht folgendes aus. Nach den damaligen Erfahrungen, die der Beklagte für ausreichend halten konnte, sei das Luftschiff bei der nur auf einige Stunden berechneten Notlandung vollkommen sorgfältig verankert gewesen. Es sei richtig an der abwärts gesenkten Spitze unbeweglich im Boden mittels Anker, Pfählen und eines Sackes befestigt worden. Das durch Menschen gehaltene Heck sei in der Schwebe geblieben, so daß das Fahrzeug von selbst in die Richtung seitlicher Winde einschwenken konnte. Born, an den Untertauen und an der vorderen Gondel, hätten 40 Mann gehalten. An der hinteren Gondel hätten 30 Mann gestanden, die über die Handhabung bei Seitwärtsbewegungen des Luftschiffs richtig unterwiesen waren. Auch hätte die Mannschaft jederzeit verstärkt werden können. Obwohl das günstige Wetter bis

zum Weggange des Beklagten vom Landungsplatze in keiner Weise auf jähen Umschlag habe schließen lassen, sei das Luftschiff trotzdem so verankert worden, daß der Beklagte damit habe rechnen dürfen, es werde auch einem plötzlichen Seitenwinde so lange standhalten, bis es in die Windrichtung eingeschwenkt sei. Das Berufungsgericht prüft aber auch, wie sich das Luftschiff gleichwohl habe losreißen können, und stellt dazu fest, daß auf den ersten leichten Windstoß, noch bevor das Schiff in die neue Windrichtung einlenken konnte, plötzlich ein zweiter außerordentlich heftiger Windstoß aus der gleichen Richtung das Schiff mit voller Gewalt in die Seite getroffen und zugleich hoch gehoben habe. Wenn unter diesen Umständen die Verankerung selbst den höchsten Anforderungen entsprochen hätte, liege kein sicherer Beweis vor, daß das Luftschiff solchen elementaren Windstößen wirksam widerstanden hätte.

Bergeblich rügt die Revision, niemand habe doch dem Beklagten gegen den Eintritt solcher ausnahmsweise aufgetretenen Seitenwinde einstehen können, daher hätte er auch mit solchen Ausnahmen rechnen müssen. Diese Auffassung setzt sich mit den tatsächlichen Feststellungen in Widerspruch. Denn waren nach den damaligen günstigen Wetterverhältnissen und den sonstigen Umständen diese plötzlichen Seitenwinde zur Zeit der Verankerung überhaupt nicht vorhersehbar, so hat der Beklagte auch nicht die verkehrserforderliche Sorgfalt verlegt, wenn er das Luftschiff nach seinen Erfahrungen und Kenntnissen so verankerte, daß er überzeugt sein durfte, die Verankerung werde auch im Winde haltbar sein. Wenn sich das Luftschiff trotzdem infolge der elementaren Gewalt der plötzlich aufgetretenen Seitenwinde losgerissen hat, sich auch, wie das Berufungsgericht erwägt, bei noch stärkerer Verankerung hätte losreißen können, so muß das Losreißen als Ereignis der höheren Gewalt angesehen werden.

Was aber die Absperrung des Landungsplatzes angeht, so erkennt das Berufungsgericht nicht, daß der Kläger voraussichtlich nicht verunglückt wäre, wenn der Absperrungskreis am Borderteile des Luftschiffs erheblich größer gewesen wäre. Es stellt aber fest, daß so, wie die Absperrung vorgenommen war, alles sachgemäß angeordnet war, und solange der Beklagte auf dem Platze war, nichts versäumt wurde. Auf der Seite nach Echterdingen, woher die Windstöße kamen, seien Seile gespannt und Mannschaften aufgestellt gewesen;

auf der Bernhausener Seite sei, da keine Seile mehr beigebracht werden konnten, Militär in enger Kette postiert, und das andrängende Publikum sei immer wieder zurückgedrängt worden.

Die Revision hält gleichwohl den Vorwurf gegen den Beklagten, daß die Absperrung unzulänglich gewesen sei, aufrecht und meint, es hätten auch auf der Bernhausener Seite Seile gespannt und das Militär viel dichter aufgestellt, auch die Absperrung streng durchgeführt werden müssen. Aber auch dieser Angriff muß an den tatsächlichen Feststellungen scheitern. Danach hatte der Beklagte die Absperrung mit allen verfügbaren Mitteln sachgemäß angeordnet und auch so wirksam durchgeführt, wie es bei einem stets wieder andrängenden Publikum mit den vorhandenen Kräften nur möglich war. Wäre die Notlandung, die nur auf wenige Stunden berechnet und bei günstigem, unverdächtigem Wetter unternommen war, nicht wider alles Erwarten durch einen unvorhergesehenen jähen Wetterumschlag gestört worden, so hätte die Absperrung vollkommen ausgereicht, und es wäre ein Unglücksfall der vorgekommenen Art geradezu ausgeschlossen gewesen. Nach den festgestellten Umständen bot die Sachlage dem Beklagten keinen Anlaß, darauf Bedacht zu nehmen, daß das Luftschiff durch die höhere Gewalt plötzlich ausbrechender Windstöße aus seiner sorgfältigen Verankerung losgerissen, kurz über die Köpfe des Publikums abgetrieben werden und dabei jemanden verletzen könne. Daher verlangte es auch nicht die verkehrserforderliche Sorgfalt, die Absperrungsmaßregeln so zu steigern, daß auch solchen Gefahren für das Publikum vorgebeugt wurde, die bei dem zu erwartenden mehr oder weniger normalen Verlaufe der Notlandung nicht im mindesten vorhersehbar waren." . . .