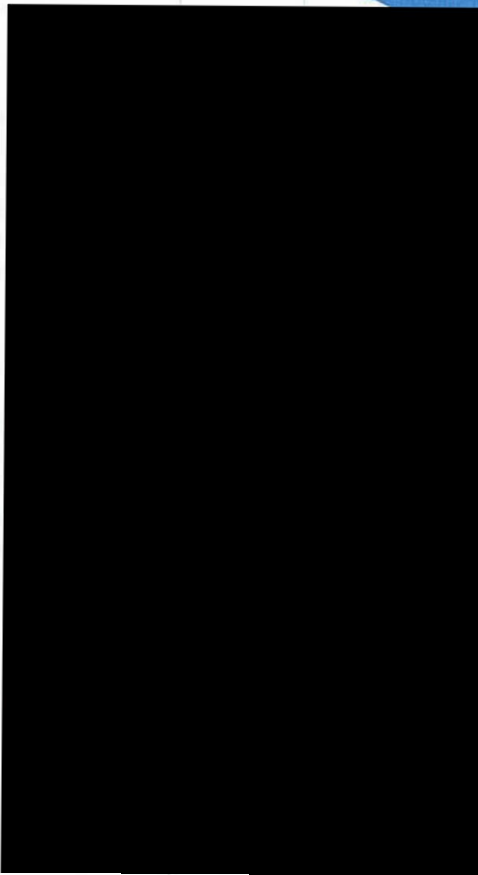
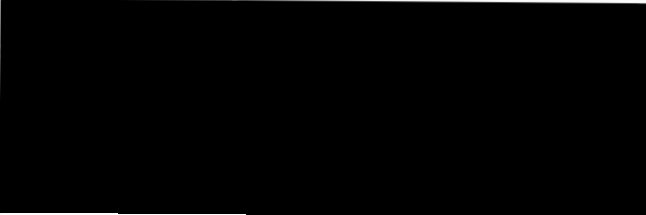





HDI Global SE
Luftfahrt Vertrag Köln
Charles-de-Gaulle-Platz 1
50679 Köln




in der voran bezeichneten Angelegenheit nehme ich auf unser letztes Telefonat sowie auf meine letzte Nachricht Bezug.

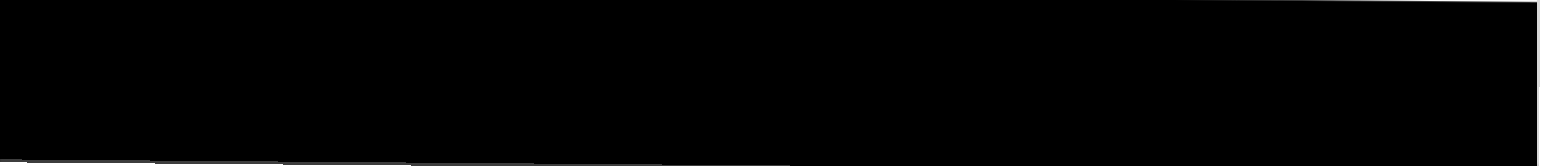


I.

Die Annahme,  habe im Bewusstsein gehandelt, „dass das Wetter sich verschlechterte“, ist auch nach den Feststellungen der Untersuchungsbehörde nicht haltbar. Der Vorwurf grober Fahrlässigkeit kann nach Würdigung der hier vorliegenden Fakten im Ergebnis nicht aufrechterhalten werden.

Es kommt dabei nicht darauf an, ob nachweisbar ist, dass entsprechend Ihrer Hypothese  keine weitere Wetterberatung eingeholt habe. Denn das Einholen von rundgesendeten ATIS-Informationen wird naturgemäß nicht dokumentiert. Die Möglichkeit der Nutzung des zweiten Funk-Sende- und Empfangsgerätes (COM 2) gewährleistet zudem die Einholung von Wetterinformationen unter Aufrechterhaltung der Sprechfunkverbindung mit dem sog. Anfluglotsen. Weitergehende Funkkontakte werden gemäß der amtlichen Veröffentlichung (Anflugkarte des Flugplatzes Albertville) für den Bereich außerhalb der Platzrunde nicht empfohlen.

Es kommt auch nicht darauf an, ob ein Zeuge beobachtet haben will, dass das Luftfahrzeug mehrfach gekreist habe, bevor es den Flug in das Absturzgebiet fortgesetzt habe. Zumindest wäre der Bekundung eines Zeugen, das Flugzeug habe mehrfach gekreist, die Schlussfolgerung zu entnehmen, dass er es eindeutig festzustellen vermochte, mithin die Wetterbedingungen zu diesem Zeitpunkt keineswegs so schlecht gewe-



sen sein könnten, dass eine Fortsetzung des Fluges unter Sichtflugbedingungen gänzlich ausgeschlossen wäre. Im Übrigen gibt auch die Untersuchung und die Abbildung der Radardaten entsprechendes für ein mehrfaches Kreisen gar in einem solchen Gebiet, wo keine Fortsetzung nach Sichtflugbedingungen möglich gewesen wäre, gerade nicht wieder. Schließlich konnten nur die beiden Flugzeugführer selbst erkennen, welche tatsächlichen Sichtverhältnisse herrschten und entscheiden, wie der weitere Flugverlauf sein soll. Schließlich muss von Sichtflugbedingungen ausgegangen werden. Denn bereits vom Boden aus soll nach den Angaben des Zeugen dieser das Flugzeug identifiziert haben können.

Die Entscheidung über den kürzesten Flugweg ist demnach als über jeden Zweifel erhaben zu betrachten.

Sicherlich wird man im Rahmen eines Rechtsstreits eine genaue zeitliche Zäsur vornehmen müssen. Zum einen zu betrachten ist der Zeitpunkt der Flugvorbereitung. Sodann ist der Zeitpunkt der Beendigung des Fluges nach Instrumentenflugregeln, die Fortsetzung des Fluges nach der Beendigung des Streckenabschnittes nach Instrumentenflugregeln zu betrachten. Letztendlich bleiben noch zwei zeitliche Momente zu betrachten, der Entschluss zum Kurvenwechsel sowie der Entschluss zum Steigflug, insoweit sich diese Tatsachen dem Untersuchungsbericht entnehmen lassen sollen.

Schließlich kommt es darauf an, dass zum Zeitpunkt der Beendigung des Streckenabschnittes nach Instrumentenflugregeln der Flug unter Sichtflugbedingungen fortzusetzen möglich war. Dies ergibt sich nach hiesigem Dafürhalten auch aus dem Untersuchungsbericht. So ist dem Bericht zu entnehmen, dass in dem dort bezeichneten Punkt C Herr Wichmann mitteilte, nach Sichtflugbedingungen weiterfliegen zu können und letztendlich die Fortsetzung des Fluges unter einer Höhe von 5.000 Fuß erfolgte. Dazu ist ergänzend anzumerken, dass der Flugregelwechsel von IFR zu VFR gängige Praxis gar in der gewerblichen Personenbeförderung ist und auch Bestandteil des aufgegebenen und angenommenen Flugplanes war. Schließlich ergibt sich auch nicht aus der Untersuchung, dass dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer unzureichende Bedingungen zur Fortsetzung des Fluges hätten bekannt sein müssen oder er damit hätte rechnen können.

Ein Rückschluss, dass es zu einem Unfall mithin nur deshalb gekommen sein könne, weil unter Inkaufnahme ein Einflug in schlechtere Wetterbedingungen erfolgte, ist nicht möglich und auch nicht zulässig. Anders als bei Einflügen in Instrumentenwetterbedingungen durch einen Flugzeugführer, der zudem nicht über eine Instrumentenflugerlaubnis und ein entsprechendes Luftfahrzeug verfügt, muss berücksichtigt werden, dass der Flugzeugführer zum einen über umfangreiche Instrumentenflugerfahrung und zudem eine entsprechende Qualifikation als Berufsflugzeugführer verfügte und dass das Luftfahrzeug überobligatorisch ausgerüstet war.

Die Wetterbedingungen für die Region, in welcher sich der Unfall ereignete, schlossen einen Anflug bzw. die Fortsetzung unter Sichtflugbedingungen grundsätzlich auch nicht aus. Insbesondere war unter der Höhe von 5.000 Fuß grundsätzlich die Möglichkeit nach Sichtflugregeln zu fliegen, gegeben. So hat der Fluglehrer aus Albertville ebenso ausgesagt, dass unter 5.000 Fuß die Sichtverhältnisse, unterhalb der Wolkenschicht, gut waren.

Dass die beiden Zeugen, deren genaue Position nicht bekannt ist, sowie deren genaue Beobachtungszeit nicht bekannt ist, an deren Ort gegebenenfalls örtlich und zeitlich begrenzt schlechtere Sichtflugbedingungen vorgefunden haben wollen, vermag die Einschätzung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers, den Flug grundsätzlich nach Sichtflugbedingungen fortsetzen zu können, nicht zu erschüttern.

Lediglich ist dem Untersuchungsbericht zu entnehmen, dass sich örtlich begrenzt auf den Ostteil des Bauges-Massives eine Verdichtung der Wolkendecke gezeigt haben soll. Das aufgezeigte Flugverhalten des Luftfahrzeugführers lässt den Schluss zu, dass dieser sich zum Ändern des Kurses und zu einem Steigflug entschloss. Aber selbst hieraus ist nicht zwangsläufig zu entnehmen, dass er sich in diesem Zeitpunkt bereits in Instrumentenflugwetterbedingungen, gar in einer Wolke befand. Denkbar ist allenthalben, dass Herr Wichmann sich entschloss, den Flug nach Instrumentenflugregeln (Pickup) wiederaufzunehmen.

Nach alledem kann von einem grob fahrlässigen Verhalten nicht ausgegangen werden. Eine Leistungskürzung gem. § 81 Abs. 2 VVG erfordert grob fahrlässiges Verhalten des Versicherungsnehmers, wobei die objektiven und subjektiven Voraussetzungen grober Fahrlässigkeit vorliegen müssen. Es kann hiernach nicht davon ausgegangen werden, dass ein Verstoß besonders schwerwiegend gewesen ist. Schließlich ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (U. v. 22.06.2011, Az.: VI ZR 225/10) immer auf die Umstände des Einzelfalles abzustellen. Die Umstände des Einzelfalles sind abzuwägen. Einer pauschalen Kürzung in bestimmten Fallgruppen hat der BGH mit dieser Entscheidung eine Absage erteilt.

Grobe Fahrlässigkeit läge nur dann vor, wenn die erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maß verletzt wird, schon einfachste, ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt werden und dass nicht be-

achtet wird, was im gegebenen Fall jedem einleuchten musste (vgl. OLG Köln, Urt. v. 09.07.2008, Az.: 27 U 1/07; BGH, NJW 2005, 981, 982; Heinrichs, in Palandt, BGB, Kommentar, § 277 BGB, Rdnr. 5). Bei der groben Fahrlässigkeit handelt es sich mithin um eine besonders grobe und auch subjektiv schlechthin unentschuld bare Pflichtverletzung, die das gewöhnliche Maß der Fahrlässigkeit des § 276 Abs. 1 BGB erheblich übersteigt (Staudinger/Wurm, BGB, Kommentar, 2007, § 839 a RdNr. 12 und Staudinger/Löwisch, BGB, Kommentar, 2004, § 276 RdNr. 94).

Ein besonders schwerwiegender und nicht entschuldbarer Vorwurf kann dem Luftfahrzeugführer nicht gemacht werden. Zum einen lag sowohl bei der Flugvorbereitung als auch während der Durchführung des Fluges und auch nach den Recherchen objektiv keine Wetterlage in der Umgebung des Unfallortes vor, welche von vorne herein (also vor dem Flug oder spätestens in Punkt C oder D) – und nur hierauf kommt es an – zur Einsicht hätte führen müssen, dass der Flug unter Sichtflugbedingungen gänzlich ausgeschlossen gewesen wäre.

Im Übrigen mag der „Zeitverlust“ allenthalben die Entscheidung des Routenwechsels Punkt C oder D erklären. Eine belastbare Erklärung für die Kollision ist er hingegen nicht. Es ist davon auszugehen, dass ab dem Erreichen des Punktes 1 mehrere Alternativen angestrebt wurden, sodass der Vorwurf des fahrlässigen Handelns, gar eines grobfahrlässigen Handelns nach alledem nicht stichhaltig sein kann.

Zum anderen sind auch keine Anhaltspunkte ersichtlich, dass in dem Zeitpunkt, in welchem der Luftfahrzeugführer sich entschloss, den Steigflug einzuleiten bzw. einen anderen Kurs einzuschlagen, er sich hier grob fahrlässig verhielt. Umgekehrt kann nicht jedem ungewollten Einflug in Wetterbedingungen, welche die Sichtflugmindestbedingungen nicht erfüllen, per se ein grob fahrlässiges Verhalten gesehen werden.

Im Ergebnis festzuhalten ist, dass ein grob fahrlässiges Verhalten nur in solchen Fällen angenommen werden kann, in denen eine ausführliche Wetterberatung von vorne herein einer Durchführung des Fluges gänzlich entgegengestanden hat und die tatsächlichen Wetterbedingungen auch dann zum Zeitpunkt des Fluges nicht den Sichtflugmindestbedingungen entsprechen. Weder das eine, noch das andere ist vorliegend dem Luftfahrzeugführer nachzuweisen.

Vorsorglich und ergänzend ist zu den zitierten Entscheidungen das Folgende einzuwenden bzw. anzumerken: In der Rechtsprechung und teilweise auch im Schrifttum wird der Beweis auf erste Sicht für die Abgrenzung zwischen einfacher und grober Fahrlässigkeit für ungeeignet gehalten, weil für den höheren Schuldgrad die subjektiven Besonderheiten des Einzelfalls zu berücksichtigen sind, eine individualisierte Betrachtung sowie eine umfassende Würdigung eines Fehlverhaltens und die Heranziehung des gesamten Prozessstoffes unerlässlich sind (BGH VerR 67, 909; 68, 668; BAG VerR 74, 379; Geigel, Der Haftpflichtprozess 18. Aufl. S. 1339; Jahannsen VersR 76, 748; Sanden VerR 66, 204).

II.

1.

Zusammenfassen ist unter Bezugnahme auf die von Ihnen ins Auge gefassten Entscheidungen bzw. Unfal ereignisse noch auf folgendes der Vollständigkeit halber hinzuweisen: Gegen den Vorwurf des gar grobfahrlässigen Handelns spricht daher entgegen den in Bezug genommenen Entscheidungen (zur Vereinfachung abgekürzt und nach dem Ort benannt) eindeutig das Folgende:

Mit dem geplanten ILS-Anflug in Chambéry wurde eine gewissenhafte und konservative Methode zur Routenplanung in der Vorbereitung genutzt, inklusive Wetterberatung (Oldenburg).

Das Flugzeug verfügte über eine dedizierte IFR-Ausstattung (Ravensburg).

Der Pilot verfügte über eine Berechtigung zum Flug nach Instrumenten und über mehr als 1600 Stunden Erfahrung hierin.

Die Information des Höhenmessers wurde ausgewertet und die Entscheidung zu einem Steigflug wurde getroffen wurde (Braunschweig, Saarbrücken).

Das Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe zum Zwecke des Startes und der Landung liegt in der Natur der Sache liegt (Braunschweig).

Es lagen keine Schlechtwetterbedingungen im Sinne von Regen oder Gewitter (Ravensburg) vor, sondern eine Bewölkung „FEW 5600 ft, BKN 6800 ft und 10000 ft“ gemäß ATIS Chambéry um 13:00 UTC und die Sichtverhältnisse waren nicht pauschal zu gering.

Es gab auch keine ausdrückliche Warnung vor dem Einflug in das entsprechende Gebiet (Köln).

Eine Ausweichmöglichkeit wurde angestrebt und daher eine alternative Route wurde gewählt (Stuttgart, Koblenz).

Der Autopilot wurde nicht genutzt und beide Piloten saßen auf ihren Plätzen. Es gab keine Indikation für eine Falscheinstellung des Höhenmessers (Saarbrücken).

Auch die Ausschöpfung aller verfügbaren Informationen vermochte keine Auskunft über die lokalen Verhältnisse am Unfallort zu liefern.

Eine Beobachtung der Wolkenverhältnisse aus weiter Entfernung ist aufgrund der Topologie gemeinhin nicht möglich (Koblenz).

Bei erkennbar schlechtem Wetter wäre die Landung in Chambéry, dem Ausweichflughafen gemäß Flugplan erfolgt.

2.

Im vorliegenden Fall konnte auf die entsprechende Ausrüstung und Erfahrung für Flüge unter Instrumentenflugbedingungen zurückgegriffen werden konnte. Dieser Umstand steht im Gegensatz zum Großteil der pauschal referenzierten Urteile, welche sich auf Flugzeuge und Piloten ohne IFR-Ausstattung / Berechtigung beziehen. „Nach ständiger Rechtsprechung setzt der Vorwurf der groben Fahrlässigkeit in subjektiver Hinsicht voraus, dass der Handelnde nicht beachtet, was unter den gegebenen Umständen allgemein einleuchtet, oder dass er einfachste, ganz naheliegende Überlegungen nicht anstellt und dadurch die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in hohem Maß außer Acht lässt. Eben diese Überlegungen wurden nachweislich durch die Radaraufzeichnungen angestellt und umgesetzt, indem vom ursprünglichen Ziel den Flugplatz Albertville anzufliegen abgewichen wurde und eine alternative Flugroute nach Nordosten gewählt wurde, wie auch im Untersuchungsbericht angezeigt wird.

Insbesondere zeigt die Art, mit der der Steigflug ausgeführt wurde, das hohe Maß an fliegerischer Sorgfalt und Präzision: Den Radardaten ist eine Steigrate von 1000 Fug / Minute zu entnehmen, welche gemäß Aircraft Operations Manual (Seite 5.10) etwa der maximalen Steigleistung für die gegebene Situation entspricht.

Selbst bei vorliegender schlechter Wetterbedingungen hätte der Pilot dies am Punkt, an dem die Entscheidung für die kürzere Alternativroute getroffen wurde (C oder D), selbst bei Einholen aller verfügbaren Informationen hierüber keine Kenntnis erlangen können. (Oldenburg). Die Piloten hätten nicht wissen müssen und vor allem nicht wissen können, dass die nordöstliche Route nur unter Instrumentenflug hätte passiert werden müssen. Keine der vorhandenen Stellen hätte in Ermangelung meteorologischer Aufzeichnungsstationen explizite Informationen über den Bereich zwischen Mont Trelod und Mont e la Coche weitergeben können.

Der etwaige Einflug in IMC ist somit allenthalben zulässige Folge und nicht Ursache einer Entscheidung, die auch bei zu Grunde legen aller zur Verfügung stehenden Informationen zweifelsfrei als angemessen eingestuft werden kann. Untersuchungsbericht und Wolkenkarte stützen diese Argumentation, da sich „über dem Ostteil des Bauges-Massivs“ Wolkenmassen verdichtet hatten, diese also bei einem Anflug aus dem Westen dort nicht vorhanden und erkennbar waren.

Es kann daher auch unter Zuhilfenahme der von Ihnen zitierten Rechtsprechung durch die HDI kein Szenario konstruiert werden, in dem eine Entscheidung des Piloten als ursächlich für den Hergang heraussticht.

Vor allem ist es nicht möglich, konkret zu benennen, an welchen Punkten der Pilot eine andere Entscheidung hätte treffen müsse, und auf welcher Informationsgrundlage diese hätte beruhen müssen. Als ursächlich für die Kollision kann allenthalben nur die unmittelbar vorher erfolgte Einleitung der Linkskurve angesehen werden, da zu allen weiteren Gegebenheiten kein kausaler Zusammenhang hergestellt werden kann.

Die Begründung zur Durchführung eben dieser Kurve kann auch der Untersuchungsbericht nicht liefern und auch nicht durch anscheinende Tatsachen im Nachhinein erklärt werden.

Der Anschein, dass ein kausaler Zusammenhang zwischen Verspätung und einem Einflug in etwaiges schlechtes Wetter besteht, kann nicht nachgewiesen werden. Ebenso wenig, dass ein etwaiger Einflug in schlechtes Wetter absichtlich geschah. Nur am Rande sei angemerkt, dass die Verspätung nur entstand, um die sorgfältige Flugplanung - inklusive Planung der Sauerstoffversorgung - umsetzen zu können.

Infolge dessen begehrt der berechnigte Erbe aus dem Versicherungsvertrag die volle Leistung.

Für die Mitteilung Ihrer vollumfänglichen Einstandspflicht ohne Kürzung haben wir uns vorsorglich eine Frist bis zum **01.08.2018** vorgemerkt.

Mit freundlichen Grüßen

