
Datum: 25.02.2015
Gericht: Oberlandesgericht Düsseldorf
Spruchkörper: 18. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: I-18 U 124/14
ECLI: ECLI:DE:OLGD:2015:0225.I18U124.14.00

Vorinstanz: Landgericht Düsseldorf, 22 O 21/14
Nachinstanz: Bundesgerichtshof, X ZR 30/15

Tenor:

Die Berufung des Klägers gegen das am 27.06.2014 verkündete Urteil des Einzelrichters der 22. Zivilkammer des Landgerichts Düsseldorf wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens trägt der Kläger.

Dieses Urteil und das angefochtene Urteil sind vorläufig vollstreckbar.

Der Kläger darf die Vollstreckung der Beklagten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des nach dem Urteil vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 120 % des von ihr zu vollstreckenden Betrages leistet.

-
- I.** 1
- Der Kläger begehrt von der Beklagten materiellen und immateriellen Schadensersatz wegen eines Sturzes auf der Fluggastbrücke beim Einsteigevorgang in das Flugzeug der Beklagten am 11.02.2013 auf dem D... Flughafen. 2
- Wegen der tatsächlichen Feststellungen wird auf das angefochtene Urteil (Bl. 40 ff. GA) Bezug genommen (§ 540 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ZPO). 3

Das Landgericht hat die Klage mit Urteil vom 27.06.2014 abgewiesen. Der – in zulässiger gewillkürter Prozessstandschaft für die D..... GmbH (im Folgenden: D... GmbH) klagende – Kläger könne keinen Schadensersatz von der Beklagten beanspruchen. Gemäß VO (EG) Nr. 2027/97 i. d. F. der VO (EG) Nr. 889/2002 richte sich die Haftung der Beklagten nach dem Montrealer Übereinkommen (MÜ). Indes lägen die Voraussetzungen des Art. 17 Abs. 1 MÜ in Bezug auf den Sturz auf der Gangway nicht vor. Zwar stelle der Sturz einen Unfall im Sinne der Bestimmung dar, welcher sich auch innerhalb des maßgebenden Haftungszeitraums ereignet habe. Allerdings erfasse Art. 17 Abs. 1 MÜ nur solche Schäden, die ihre Ursache in betriebstypischen Risiken des Luftverkehrs hätten, bzw. sei der Schaden vom Schutzzweck nicht umfasst. Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung erfasse die Bestimmung keine Schäden, die in ähnlicher Weise in anderen Lebensbereichen vorkämen und nur gelegentlich der Luftbeförderung entstanden seien. Nach anderer Auffassung sei der Schutzzweckzusammenhang zu verneinen, wenn es sich um gänzlich mit dem Luftverkehr unverbundene Ereignisse handle. Nach beiden Ansichten falle der durch angebliche Feuchtigkeit auf dem Boden der Fluggastbrücke verursachte Unfall nicht unter die Haftungsnorm des Art. 17 Abs. 1 MÜ. Da Art. 29 MÜ bestimme, dass ein Anspruch auf Schadensersatz, egal auf welchem Rechtsgrund fußend, nur unter den Voraussetzungen und mit den Beschränkungen geltend gemacht werden könne, die im MÜ vorgesehen seien, erfordere auch eine Haftung wegen unerlaubter Handlung oder aufgrund vertraglicher Pflichtverletzungen einen Unfall, durch den sich eine luftfahrttypische Gefahr realisiert habe, so dass auch anderweitige Haftungsgründe nicht in Betracht kämen. Soweit der Kläger sich zuletzt auf eine wegen der geringen Größe des Flugzeugs sehr starke Neigung des Flugsteigs berufen habe, handle es sich um nicht nachgelassenes Vorbringen und fände § 296a ZPO Anwendung. Eine Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung sei nicht geboten. Im Übrigen handle es sich auch insofern nicht um eine luftfahrttypische Gefahr. Soweit der Kläger eine „unterlassene Hilfeleistung“ des Kabinenpersonals rüge, fehle es ebenso an einem Schadensersatzanspruch. Soweit hierin ein Unfall im Sinne von Art. 17 Abs. 1 MÜ gesehen werde, sei dieser nicht kausal für die erlittene Körperverletzung geworden und damit auch die durch die Körperverletzung verursachten Schäden nicht durch die unterlassenen Maßnahmen des Personals entstanden.

Mit seiner form- und fristgerecht eingelegten Berufung verfolgt der Kläger unter Wiederholung und Vertiefung seines erstinstanzlichen Vorbringens sein Klagebegehren weiter. Der Einstieg in das Flugzeug sei über einen der am Flughafen D... gebräuchlichen Flugsteige erfolgt, die eine variable Höhe und Länge besäßen. Aufgrund der geringen Höhe des Flugzeugs habe der Flugsteig ein erhebliches Gefälle aufgewiesen. Zudem habe der Flugsteig über keinen Handlauf verfügt. Etwa 5 m vor dem Einstieg habe sich am Boden eine nasse Stelle befunden. Hierdurch bedingt habe der Kunststoffboden eine erhöhte Bodenglätte aufgewiesen, so dass der Kläger, als er auf die Stelle getreten sei, trotz geeigneten Schuhwerks ausgerutscht sei und sich in Folge dessen unter anderem die linke Kniescheibe gebrochen habe. Die erhöhte Unfallgefahr und das Auftreten feuchter Stellen im Flugsteig seien dem Kabinenpersonal bekannt gewesen. Hilfeleistungen seien in der Folge unterblieben, so dass die Verletzung während des Fluges nicht gekühlt worden sei und der Kläger nach der Ankunft in H... über das Flugfeld humpeln müssen. Zu Unrecht habe das Landgericht die Verwirklichung eines betriebstypischen Risikos des Luftverkehrs verneint. Aus dem Umstand, dass Art. 17 Abs. 1 MÜ ausdrücklich auch Unfälle umfasse, die sich beim Ein- und Aussteigen ereigneten, lasse sich ableiten, dass sich auch bei diesen Vorgängen typische Risiken verwirklichen könnten. Andere Unfälle aber, bei denen sich beim Ein- oder Aussteigen eine luftfahrttypischere Gefahr als hier realisiere, seien nicht denkbar. Vorliegend habe sich die Gefahr verwirklicht, die daraus resultiert habe, dass sich der Einstieg in das Flugzeug mehrere Meter oberhalb des Bodenniveaus befunden habe. Im

Alltag könnten solche Höhenunterschiede durch unfallsichere Treppen überwunden werden, die auf der Grundlage der hierzu geltenden Vorschriften mit einem rutschsicheren Bodenbelag und einem Handlauf ausgestattet sein müssten. Fände Art. 17 MÜ keine Anwendung, wäre eine Haftung überdies nach § 45 Abs. 1 LuftVG begründet. Dessen Anwendungsbereich sei nicht auf die Verwirklichung besonderer luftfahrttypischer Risiken beschränkt. Nach § 44 LuftVG finde das LuftVG auch Anwendung, wenn das MÜ nicht anwendbar sei oder keine Regelung enthalte. So verhalte es sich hier. Zu Unrecht habe das Landgericht auch eine vertragliche Haftung verneint. Die Beklagte müsse sich die Kenntnis ihres Kabinenpersonals von ähnlichen Unfällen in der Vergangenheit nach § 278 BGB zurechnen lassen. Hiervon ausgehend hätte sie die Gefahrensituation nicht hinnehmen und damit die Verletzungsfolgen billigend in Kauf nehmen dürfen. Vielmehr hätte die Beklagte die Gefahrensituation abstellen müssen, indem sie z.B. vom Flughafen D... eine Ausstattung der Flugsteige mit rutschsicherem Teppichboden verlangt hätte, wie er auch bei anderen Flughäfen in Gebrauch sei. Zudem hätte die Beklagte ihr Kabinenpersonal anweisen können, den Flugsteig vor dem Boarding auf feuchte Stellen zu überprüfen und diese gegebenenfalls zu beseitigen. Letztlich hätte auch ein entsprechender Warnhinweis mittels Schildes erfolgen können.

Die Beklagte möchte die Berufung zurückgewiesen wissen und wiederholt und vertieft ihr erstinstanzliches Vorbringen. Sie bestreitet, dass ein kleineres Flugzeug mit geringerer Einstiegshöhe eingesetzt worden sei und der Flugsteig aufgrund der geringen Höhe des Flugzeugs ein erhebliches Gefälle aufgewiesen habe. Im Übrigen sei das Vorbringen verspätet. Bestritten werde weiterhin, dass sich 5 m vor dem Einstieg eine nasse Stelle gebildet habe. Allerdings räume der Kläger ein, dass sein Ausrutschen auf eigener Unachtsamkeit beruhe. Auch sei eine angebliche Unfallgefahr weder dem Kabinenpersonal noch der Beklagten noch dem Flughafenbetreiber bekannt gewesen. Solche Vorkommnisse, wie der streitgegenständliche Sturz, hätten sich bislang nicht ereignet. Die zum Einsatz gekommene Fluggastbrücke entspreche nicht nur der DIN EN 12312-4. Die hierin für Tunnelsektionen als zulässige Höchstneigung angeführten 12,5 % seien nicht überschritten worden. Vielmehr sei die Brücke so konstruiert, dass eine Übersteigung nicht möglich sei. Die DIN sehe auch keinen durchgängigen Handlauf vor. Ein solcher sei auch technisch unmöglich, weil die Tunnelteile ineinander führten und sich hierbei der flugzeugnahe Teil „über“ den „Gebäudeteil“ schiebe, wie auch das vom Kläger vorgelegte Lichtbild illustriere. Soweit der Kläger auf § 45 LuftVG verweise, habe das Landgericht eine Haftung zu Recht verneint. Auch die Haftung nach § 45 LuftVG setze einen Kausalzusammenhang zwischen dem Unfall und dem Betrieb des Flugzeuges voraus. Jede andere Sichtweise würde dem Regelungszweck einer einheitlichen Haftung bei nationalen und internationalen Luftbeförderungen entgegen laufen. Dessen ungeachtet richte sich die Haftung vorliegend ausschließlich nach dem MÜ. § 1 Abs. 1 des Durchführungsgesetzes für das MÜ verweise nicht auf § 45 LuftVG. Im Übrigen verdränge die VO (EG) Nr. 2027/97 in der Fassung der VO (EG) Nr. 889/2002 die Bestimmungen des LuftVG. Zu Recht habe das Landgericht nach Art. 29 MÜ auch anderweitige Anspruchsgrundlagen verneint. Daran ändere nichts, dass der Sturz nicht auf eine luftfahrttypische Gefahr zurückzuführen sei. Nach Art. 17 MÜ setze die Haftung voraus, dass sich schädigende Ereignis an Bord des Flugzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen ereignet habe. Damit sei der Obhutszeitraum näher eingegrenzt. Das bedeute, dass nur dann, wenn sich das Ereignis vor Beginn des Einsteigevorgangs oder nach Beendigung des Aussteigevorgangs ereignet habe, der Anwendungsvorrang des MÜ nicht mehr greife. Dessen ungeachtet treffe die Beklagte auch keine Pflichtverletzung nach nationalem Recht, da sie für die Einhaltung von Verkehrssicherungspflichten des Flughafenbetreibers, welcher die Fluggastbrücken unterhalte und betreibe, nicht verantwortlich sei. Im Übrigen sei die verwendete Brücke nicht nur regelkonform, sondern

auch mit rutschfestem Belag ausgestattet, wie ihn die DIN EN 12314-4 vorschreibe. Die Beklagte sei nicht dafür verantwortlich, die Fluggastbrücken des Flughafenbetreibers zu reinigen. Zudem würden diese täglich von einer durch den Betreiber beauftragten Reinigungsfirma mehrfach geprüft und gereinigt bzw. bei Feuchtigkeit oder Nässe trocken gewischt. Eine eigenständige Gefahrenquelle habe die Beklagte nicht geschaffen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen. 7

II. 8

Die zulässige Berufung bleibt in der Sache ohne Erfolg. Zu Recht hat das Landgericht Schadensersatzansprüche des Klägers, auch soweit diese auf die D... GmbH übergegangen sein könnten, verneint. 9

1. 10

Mit zutreffender Begründung hat das Landgericht, soweit keine eigenen Ansprüche des Klägers in Rede stehen, die Voraussetzungen einer gewillkürten Prozessstandschaft bejaht. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird insoweit vollumfänglich auf die diesbezüglichen Ausführungen im angefochtenen Urteil verwiesen. 11

2. 12

Zu Recht hat das Landgericht Schadensersatzansprüche des Klägers bzw. Ansprüche der D... GmbH aus übergegangenem Recht bereits dem Grunde nach verneint. 13

a. 14

Die Beklagte trifft keine Haftung nach Art. 17 Abs. 1 MÜ. 15

aa. 16

Zutreffend hat das Landgericht den Anwendungsbereich von Art. 17 Abs. 1 MÜ für eröffnet erachtet, obgleich vorliegend lediglich eine innerdeutsche Luftbeförderung in Rede steht. 17

Nach Art. 3 Abs. 1 der VO (EG) Nr. 2027/97 in der Fassung der VO (EG) Nr. 889/2002 gelten für die Haftung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft, mithin einem Luftfahrtunternehmen im Sinne von Art. 2 Abs. 1 lit. b), wie es das der Beklagten darstellt, alle einschlägigen Bestimmungen des MÜ mit der Maßgabe u.a., dass gemäß dem Anhang der Verordnung bei der Haftung für die Körperverletzung von Fluggästen keine Höchstbeträge gelten. 18

bb. 19

Mit dem Landgericht ist allerdings davon auszugehen, dass von Art. 17 Abs. 1 MÜ nur solche Ereignisse erfasst werden, die ihre Ursache in betriebstypischen Risiken des Luftverkehrs haben, nicht aber solche, die in ähnlicher Weise in anderen Lebensbereichen vorkommen und die nur gelegentlich einer Luftbeförderung entstehen (vgl. OLG München, TranspR 2013, 126; RRa 2003, 269; KG Berlin, Urteil vom 04.07.2008, 3 U 17/07, zit. nach juris, Rz. 11; OLG Hamm, TranspR 1999, 114). Nach anderer Auffassung, die im Ergebnis auf das Gleiche hinaus läuft, ist der Anwendungsbereich der Bestimmung im Rahmen der Lehre vom Schutzzweck der Norm zu begrenzen, so dass die Zurechnung zu verneinen ist, soweit es 20

sich um gänzlich dem Luftverkehr unverbundene Ereignisse handelt (Reuschle, MÜ, 2. Aufl., Art. 17, Rz. 27). Wer den vorstehenden, für das Warschauer Abkommen (WA) herrschender Meinung entsprechenden Ursachenzusammenhang nicht für erforderlich hält, weitet damit die Haftung des Luftfrachtführers nachträglich weiter aus, als es die Intention der am MÜ beteiligten Staaten gewesen ist. Eine solche nachträgliche Erweiterung kann aber nicht durch eine einseitige, an nationalen Rechtsvorstellungen orientierte Auslegung, sondern allenfalls durch eine gemeinsame Abänderung des Abkommens geschehen (Giemulla/Schmid, MÜ, Art. 17 Rz. 17). Es würde zudem den Rahmen des MÜ sprengen, wollte man auch solche Geschehnisse dem Luftfrachtführer haftungsrechtlich zuordnen, die nicht mehr durch die besonderen Gegebenheiten des Luftverkehrs verursacht sind. Einen vernünftigen Grund, das allgemeine Lebensrisiko, das jeder Mensch trägt, bei Luftbeförderungen auf einen anderen, den Luftfrachtführer abzuwälzen, gibt es nicht (Giemulla/Schmid, a.a.O., Rz. 19).

Dem Landgericht ist weiterhin darin zu folgen, dass sich mit dem Ausrutschen des Klägers auf der nassen Stelle – eine solche unterstellt – keine typische, dem Luftverkehr eigene Gefahr realisiert hat. Die durch Feuchtigkeit auf dem Boden einer Fluggastbrücke bedingte Rutschgefahr steht in keinem inneren Zusammenhang mit den speziellen Gefahren der Luftfahrt. Ein Ausrutschen auf einer solchen Stelle ist auch in allen anderen Lebensbereichen möglich und daher dem allgemeinen Lebensrisiko zuzurechnen (OLG München, Urteil vom 04.04.2000, 18 U 4736/99; Urteil vom 11.02.2009, 20 U 3687/08; ähnlich KG Berlin, Urteil vom 04.07.2008, 3 U 17/07, zum Ausrutschen auf einer Folie; jeweils zit. nach juris). 21

Soweit die Berufung auf die Besonderheiten der Fluggastbrücke abstellt, folgt hieraus nichts anderes. Der bloße Umstand, dass es sich hierbei um den Zugang zum Flugzeug handelt, begründet keine luftverkehrstypische Gefahr. Entsprechendes gilt, soweit der Kläger eine besonders starke Neigung der Gangway geltend macht, selbst wenn diese ihren Grund in der Höhe des Flugzeuges gehabt haben sollte. Allein die Tatsache, dass die spezielle Form der Zuwegung in Form der Fluggastbrücke für Flugzeuge konzipiert ist, ändert nichts daran, dass es sich um einen Sturz handelt, wie er auf jeder anderen Fläche mit gleichen Materialien und entsprechender Neigung gleichermaßen möglich gewesen wäre. 22

Im Übrigen ist das von der Beklagten bestrittene Vorbringen des Klägers zur Neigung der Gangway, welches erstmals nach Schluss der mündlichen Verhandlung erster Instanz in einem nicht nachgelassenen Schriftsatz erfolgt ist, nach § 531 ZPO präkludiert. 23

Soweit der Kläger sich weiterhin darauf beruft, dass es an einem Handlauf gemangelt hat, ist aus den vorstehenden Gründen ebenso wenig eine luftverkehrstypische Gefahr, welche sich realisiert hat, gegeben. Vielmehr würde es sich, hätte der Kläger andernfalls einen Handlauf genutzt, um ein Vorkommnis handeln, welches sich gleichermaßen an jeder Treppe ohne Handlauf hätte ereignen können. Der bloße Bezug zum Einsteigevorgang genügt auch insoweit nicht. 24

Der Argumentation des Klägers, dass die Erfassung des Einsteige- und Aussteigevorgangs in Art. 17 Abs. 1 MÜ dafür spreche, vorliegend die Realisierung einer luftverkehrstypischen Gefahr zu bejahen, da nicht ersichtlich sei, welche anderen typischen Risiken hiervon erfasst sein sollten, kann nicht gefolgt werden. Haftungsfälle, welchen ihren Grund im Ein- und Aussteigevorgang haben und bei denen sich luftverkehrstypische Gefahren realisiert haben, sind durchaus denkbar. So sind Passagiere insbesondere beim Gang über das Vorfeld, wie er zum Zeitpunkt des Abschlusses des MÜ oftmals üblich war, besonderen Gefahren ausgesetzt. 25

b. 26

Ohne Erfolg stützt sich der Kläger hilfsweise auf § 45 Abs. 1 LuftVG. Dabei kann offen bleiben, ob eine Haftung hiernach gleichermaßen voraussetzt, dass sich bei dem Unfall eine luftverkehrstypische Gefahr realisiert hat, wie von der herrschenden Meinung vertreten. Denn der Anwendungsbereich der Norm ist nach § 44 Nr. 5 LuftVG nicht eröffnet. Findet – wie hier – die VO (EG) Nr. 2027/07 in der Fassung der VO (EG) Nr. 889/2002 Anwendung, ist für eine Anwendung von § 45 LuftVG kein Raum. Der Berufung kann nicht darin gefolgt werden, dass angesichts der Tatsache, dass eine Haftung nach Art. 17 Abs. 1 MÜ nicht begründet ist, das MÜ bzw. die VO (EG) Nr. 2027/07 keine Anwendung finden. Entscheidend ist allein, ob deren genereller Anwendungsbereich eröffnet ist – wie hier – oder nicht. Da mit Art. 17 Abs. 1 MÜ auch eine Regelung zur Haftung bei Personenschäden beinhaltet ist, bleibt für eine Anwendung von § 45 LuftVG unter keinem Gesichtspunkt Raum. Entsprechend enthält auch § 1 MontÜG keinen Verweis auf die Bestimmung. Jede andere Sichtweise würde der mit den vorstehenden Verordnungen erstrebten Vereinheitlichung der Haftung der Luftverkehrsbeförderer im Bereich der Europäischen Union bzw. im Geltungsbereich des MÜ zuwider laufen.	27
c.	28
Die Beklagte trifft ferner keine Haftung nach §§ 280 Abs. 1, 241 Abs. 2 BGB wegen Verletzung ihrer Pflichten aus dem Luftbeförderungsvertrag.	29
aa.	30
Allerdings ist eine Haftung der Beklagten nach nationalem Recht, auch nach Deliktsrecht, nicht von vornherein nach Art. 29 MÜ ausgeschlossen.	31
Da durch Art. 29 MÜ nur die ausschließliche Anwendung der Haftungsordnung der Art. 17 bis 19 MÜ sichergestellt werden soll, bedeutet das umgekehrt, dass für eine Haftungsbegrenzung keine Rechtfertigung mehr besteht, wenn die Voraussetzungen dieser Vorschriften nicht vorliegen. Hieraus folgt, dass sich in solchen Fällen sowohl der Grund als auch die Höhe der Haftung nach dem jeweils anwendbaren Länderrecht bestimmen (Giemulla/Schmid, a.a.O., Art. 29 MÜ, Rz. 15 und Rz. 16 m.w.N.). Dergleichen gilt insbesondere, wenn eine Haftung aufgrund eines Umstandes in Rede steht, der nicht zu den im Luftverkehr typischen Risiken gehört (Giemulla/Schmid, a.a.O., Rz. 16). Eine Begrenzung der Ansprüche aufgrund allgemeinen Vertrags- oder Deliktsrechts nach Art. 29 MÜ kommt deshalb nicht in Betracht. Daran ändert nichts, dass sich der im Streit stehende Vorfall im zeitlich-räumlichen Geltungsbereich des Art. 17 MÜ beim Einsteigen ereignet hat. Entscheidend ist, dass der Haftungstatbestand an sich aus Gründen der – vertragsautonom vorzunehmenden - Normauslegung nicht in Betracht kommt.	32
bb.	33
Es fehlt jedoch an einer Pflichtverletzung der Beklagten.	34
(1)	35
Die Beklagte traf für die Fluggastbrücke insbesondere keine Verkehrssicherungspflicht, welche sie verletzt haben könnte. Auch im Übrigen kann eine Schadensersatzansprüche begründende Verletzung von vertraglichen Nebenpflichten nicht festgestellt werden, auch wenn die Beklagte im Wege der wechselseitigen Rücksichtnahme generell zum Schutz der körperlichen Unversehrtheit ihrer Fluggäste nach Maßgabe des § 241 Abs. 2 BGB verpflichtet war.	36

Im Einzelnen:	37
Die Verkehrssicherungspflicht für Flughafenanlagen obliegt grundsätzlich dem Flughafenbetreiber. Er selbst ist es, der mit der Verkehrseröffnung eine Gefahrenquelle schafft, und er muss deshalb Sorge dafür tragen, dass sich der Flugplatz insgesamt in einem verkehrssicheren Zustand befindet. Der jeweilige Luftfrachtführer hat hierauf regelmäßig keinen Einfluss und er wäre auch grundsätzlich nicht in der Lage, das Flughafengelände gefahrenfrei zu halten. Zwar ist der Luftfrachtführer grundsätzlich für den Ein- und Aussteigevorgang verantwortlich (vgl. Art. 17 Abs. 1 MÜ, § 45 Abs. 1 LuftVG), dies jedoch nur im Rahmen seines Pflichtenkreises (OLG Köln, Urteil vom 09.01.1997, 7 U 106/96, zit. nach juris, Rz. 7), welcher grundsätzlich nicht die Verantwortung für den ordnungsgemäßen Zustand des Flughafengeländes umfasst (OLG Köln, Urteil vom 09.01.1997, 7 U 106/96, zit. nach juris, Rz. 7).	38
Hiervon ausgehend kann eine Pflichtverletzung der Beklagten, auch soweit sie grundsätzlich zum Schutz der Rechtsgüter ihres Vertragspartners – hier des Klägers – nach Maßgabe des § 241 Abs. 2 BGB verpflichtet war, nicht festgestellt werden.	39
(aa)	40
Das gilt zunächst, soweit die nasse Stelle an sich in Rede steht.	41
Die Fluggastbrücke an sich fiel nach dem Vorstehenden in den Verantwortungsbereich des Flughafenbetreibers. Diesen traf daher grundsätzlich die Verkehrssicherungspflicht. Unstreitig hatte dieser auch ein Unternehmen beauftragt, welches täglich mehrfach Kontrollen durchführte und die Fluggastbrücke bei Bedarf reinigte. Hiervon ausgehend war die Beklagte nicht gehalten, ihrerseits noch zusätzliche Kontrollen durchzuführen, ob der Flughafenbetreiber bzw. das von ihm beauftragte und zu überwachende Unternehmen seinen Pflichten nachkam. Etwas anderes könnte gelten, wenn hierzu konkreter Anlass bestand, oder falls die Mitarbeiter der Beklagten bereits vor dem Einsteigevorgang die nasse Stelle wahrgenommen hätten. Letzteres ist aber nicht vorgetragen.	42
Auch bestand keine Veranlassung zu eigenen Sicherungsvorkehrungen. Ungeachtet dessen, dass üblicherweise allein durch das vorangehende Einsteigen der Kabinenbesatzung und der Crew sichergestellt sein dürfte, dass sich keine besonderen Gefahrenquellen auf der Fluggastbrücke befinden, kann auch nicht zu Gunsten des Klägers angenommen werden, dass die Mitarbeiter der Beklagten Kenntnis von einer Häufung von Unfällen der streitgegenständlichen Art besaßen. Zum einen ist der Kläger mit seinem dahin gehenden nunmehrigen Vorbringen nach § 531 ZPO präkludiert, nachdem die Beklagte den Vortrag bestritten hat. Zum anderen fehlt es auch an entsprechendem Beweiserbieten.	43
Hiervon ausgehend waren weder eine Warnung noch sonstige Maßnahmen seitens der Beklagten veranlasst.	44
(b)	45
Nichts anderes folgt im Hinblick auf das Fehlen eines Handlaufs.	46
Zum einen war insoweit ebenfalls der Flughafenbetreiber verkehrssicherungspflichtig. Zum anderen war der Beklagten auch nicht bekannt und ist auch nicht vorgetragen, dass es gerade hierdurch gehäuft zu Unfällen gekommen ist.	47
(c)	48

Entsprechendes gilt für den Bodenbelag, welchen gleichermaßen der Flughafenbetreiber zu verantworten hatte.	49
(d)	50
Soweit der Kläger erstmals mit nicht nachgelassenem Schriftsatz nach Schluss der mündlichen Verhandlung erster Instanz geltend gemacht hat, eine besondere Gefährdung habe auch durch die starke Neigung der Fluggastbrücke bestanden, welche durch den konkreten Flieger zustande gekommen sei, ist er mit seinem bestrittenen Vorbringen nach § 531 ZPO präkludiert. Unabhängig davon, inwieweit hierfür die Beklagte die Verantwortung trifft, ist der Kläger im Übrigen auch dem Vorbringen der Beklagten, dass die Neigung technisch bedingt – unabhängig vom Flugzeug – nicht mehr als die nach 5.7.2 der DIN EN 12312-4 vorgesehenen maximalen 12,5 % betragen habe könne, nicht mehr entgegen getreten. Zudem fehlt es an entsprechenden Beweisantritten.	51
(2)	52
Soweit der Kläger geltend macht, das Kabinenpersonal habe versäumt, ihm im Flugzeug Eis zum Kühlen zur Verfügung zu stellen, und habe sich, obgleich das möglich gewesen wäre, nicht darum bemüht, dass nach der Ankunft in Hamburg ein Rollstuhl zur Verfügung steht, kann offen bleiben, ob die Mitarbeiter der Beklagten als Erfüllungsgehilfen der Beklagten hierzu verpflichtet gewesen wären. Denn die Beklagte hat eine hierdurch eingetretene Schadensvertiefung im Sinne einer Verschlechterung des Gesundheitszustandes oder einer Verzögerung des Heilungsvorgang des Klägers in Abrede gestellt, ohne dass der Kläger entsprechenden Beweis angetreten hat.	53
d.	54
Aus den vorstehenden Erwägungen zur Verkehrssicherungspflicht scheiden auch deliktsrechtliche Ansprüche des Klägers gegen die Beklagte nach § 823 Abs. 1 BGB und nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 229 StGB aus.	55
Gleiches gilt im Ergebnis für eine Haftung nach § 831 BGB, soweit eine Haftung unter dem Gesichtspunkt von Pflichtverletzungen des Flughafenbetreibers oder der Mitarbeiter der von dem Betreiber beauftragten Firma in Betracht kommt, weil die Beklagte den betroffenen Personen gegenüber nicht weisungsbefugt war, so dass diese keine Verrichtungsgehilfen der Beklagten waren.	56
3.	57
Mangels berechtigter Hauptforderung scheidet auch ein Anspruch auf Erstattung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten aus, gleich ob aus Delikt oder aus Verzug.	58
4.	59
Entsprechendes gilt für die Zinsforderungen.	60
5.	61
Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 ZPO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit findet ihre Rechtsgrundlagen in §§ 708 Nr. 10, 711, 709 ZPO.	62
6.	63

Gründe, nach § 543 Abs. 2 ZPO die Revision zuzulassen, sind nicht gegeben.	64
7.	65
Streitwert für das Berufungsverfahren: 48.324,22 €	66
