

Entschädigungen für Germanwings-Katastrophe **Was ist ein Menschenleben wert?**
15.05.2015 11:31 Uhr von **Jost Müller-Neuhof** und **Heike Jahberg**

Es ist eine unmenschliche Aufgabe: Auszuhandeln, was ein Menschenleben wert ist. Der Jurist Elmar Giemulla von der TU Berlin vertritt die Angehörigen der Opfer von der Germanwings-Katastrophe und verhandelt mit der Lufthansa. Der Ausgang ist offen: Zu lückenhaft ist nach wie vor die Gesetzgebung.



Bild vergrößernDas Mahnmal für das Germanwings-Unglück in Südfrankreich - FOTO: EPA GUILLAUME HORCAJUELO

Die Angehörigen von **Opfern der Germanwings-Katastrophe** können sich Hoffnungen auf weit höhere Entschädigungszahlungen machen als die bisher geleistete Soforthilfe von 50 000 Euro. Der Rechtsanwalt und Professor für Luftverkehrsrecht an der TU Berlin Elmar Giemulla, der die Angehörigen von 35 der beim Flugzeugabsturz im März Getöteten vertritt, zeigte sich nach einer ersten Verhandlungsrunde mit Lufthansa zuversichtlich: „Ich habe den Eindruck, dass sich die Lufthansa der Katastrophe stellt“, sagte Giemulla dem Tagesspiegel. „Das Unternehmen zeigt sich offen, und wir haben eine gute Vertrauensbasis.“

Erste Verhandlungen über Entschädigungen hatten in der vergangenen Woche stattgefunden. Im März waren 150 Menschen zu Tode gekommen, als eine Maschine der Lufthansa-Tochter Germanwings in den französischen Alpen zerschellt war, weil der Kopilot der Maschine, Andreas Lubitz, **nach bisherigen Erkenntnissen mit dem Flugzeug Suizid begehen wollte**. Unter den Toten waren 72 Deutsche.

Bis zu eine Million Euro sind denkbar

Angaben dazu, was er für die Familien erreichen will, macht Giemulla nicht. Die Parteien hätten Vertraulichkeit vereinbart. Ein Anhaltspunkt könnten aber Entschädigungen sein, die der Anwalt in früheren Fällen durchgesetzt hat. So hat Giemulla beim Birgenair-Absturz 1996 für seine Mandanten 100 000 Euro und im Fall der abgestürzten Concorde im Jahr 2000 sogar rund eine Million Euro vereinbart.

Holger Hopperdietzel, der in Wiesbaden eine Kanzlei für Luftverkehrsrecht betreibt, hatte kurz nach dem Absturz der Maschine im Gespräch mit dem Tagesspiegel von mehreren zehntausend bis hin zu mehreren hunderttausend Euro Entschädigung gesprochen. „Ich strebe ein zügiges Verfahren an“, sagt dagegen Giemulla nur. Damit will er die Belastung der Familien in Grenzen halten. Auf Klagen möchte der Anwalt verzichten. „Ich kann mir nicht vorstellen, dass dies später in einer gerichtlichen Auseinandersetzung endet.“

Rein rechtlich sind die Möglichkeiten sehr begrenzt

Die Lufthansa teilte dazu lediglich mit: Die Auszahlung der Soforthilfe sei nahezu komplett abgeschlossen. Alle weitergehenden Ansprüche seien „individuell zu prüfen“. Man sei dazu „mit mehreren Anwälten in Kontakt“.

Rein rechtlich betrachtet sind die möglichen Ansprüche übersichtlich. Es gibt kein „Angehörigenschmerzensgeld“, das das Leid der Hinterbliebenen erfasst. Die Entschädigung stellt nur auf den materiellen Verlust ab. Zu ersetzen sind etwa Beerdigungs- oder

Überführungskosten. Falls der Verunglückte Unterhaltspflichten hatte, muss ein Schädiger auch dafür aufkommen. Dieses ist erfahrungsgemäß einer der größten Posten bei der Schadensberechnung. Allerdings gehört zu der besonderen Tragik des Germanwings-Absturzes, dass viele Kinder starben. Da stellt sich die Frage nach einem Ersatz für Unterhaltszahlungen nicht. Giemulla hat bisher nur einen Fall, bei dem dieser Punkt eine Rolle spielt. „Der Schaden nach einer solchen Katastrophe liegt weniger in den Beerdigungskosten oder Ähnlichem“, räumt Giemulla ein. „Es geht um die Zerstörung von Familien, den Verlust von Lebensperspektiven. Das deutsche Recht ist hier nicht angemessen“, kritisiert der Rechtsexperte.

Sollte eine gütliche Einigung scheitern, ist daher zweifelhaft, ob sich Klagen in Deutschland lohnen. Anerkannt werden bisher nur „Schockschäden“ nach dem Verlust naher Angehöriger, wenn das Ereignis die Betroffenen nachweisbar krank gemacht hat. Dennoch ist die Drohung mit den Gerichten etwas, das auch in den aktuellen Verhandlungen eine Rolle spielt. Giemulla will nun angesichts der bisher gut verlaufenen Gespräche nicht davon reden, hatte zuvor jedoch angedeutet, dass Kläger ihre Rechte auch außerhalb Deutschlands geltend machen könnten, etwa in Spanien oder in den USA. In dem Land, in dem traditionell aufgrund geringerer sozialer Absicherung viel höhere Schadensersatzzahlungen geleistet werden, prüfen Angehörige von getöteten US-Staatsbürgern derzeit, ob sie vor Gericht ziehen wollen. Giemulla hält es für möglich, dass sich Deutsche einer solchen Klage im Ausland anschließen.

In Deutschland ist Trauer kein "ersetzbarer Schaden"

Internationales Recht hilft den Betroffenen dagegen nicht weiter. Nach dem 1999 unterzeichneten Montrealer Übereinkommen kann es zwar eine verschuldensunabhängige Haftung der Airlines geben, die theoretisch in die Hunderttausende gehen kann. Was konkret gezahlt werden kann, richtet sich jedoch auch dem Abkommen zufolge wieder ausschließlich nach deutschem Recht. Und hier sind Trauer- und Verlustschmerz keine ersetzbaren Schäden.

Die Politik sinnt auf Abhilfe, nicht erst seit dem Absturz. „Menschen, die einen nahen Angehörigen durch Verschulden eines Dritten verloren haben, räumen wir als Zeichen der Anerkennung ihres seelischen Leids einen eigenen Schmerzensgeldanspruch ein“, lautet ein Passus im Koalitionsvertrag. Das Geschehen in den französischen Alpen könnte das Vorhaben beschleunigen.

Die Debatte zieht sich nämlich schon seit Jahren hin. Bereits in den 60er Jahren befasste sich ein Juristentag mit dem Thema. 2012 legte Bayerns Justizministerium einen Entwurf vor, der neben dem Tod auch bei Körperverletzungen und schweren Folgeschäden ein Schmerzensgeld für Angehörige empfahl. Kritiker stört daran eine „Kommerzialisierung des Leids“ und die Schwierigkeit, die Verluste angemessen in Geld aufzurechnen. Die Versicherungswirtschaft befürchtet Mehrkosten, die auf die Prämien umgelegt werden müssten.

Auch die Versicherer sind daran interessiert, wie der Fall ausgeht

Bleibt es bei dem bayerischen oder einem ähnlichen Entwurf, würde diese Lösung dem Experten Giemulla, der zurzeit auch die Fraktionen im Bundestag dazu berät, nicht genügen: „Die gegenwärtigen Pläne zur Einführung eines immateriellen Schadensersatzes sind unzureichend. Ein Anspruchsteller muss ein Verschulden nachweisen. Das geht in einem komplexen System wie der Luftfahrt nicht. Hier verlasse ich mich darauf, dass ein System funktioniert.“

Aber selbst wenn der meist aufgrund technischer Gegebenheiten komplizierte Nachweis gelingen könnte, würde es sich kaum lohnen, darum vor Gericht zu kämpfen, meint Giemulla. Im Erfolgsfall soll es nach bisherigen Vorstellungen 7500 Euro geben.

Wie es mit dem Schadensersatz weitergeht, interessiert aber nicht nur die Lufthansa, sondern auch die Versicherer. Letztlich tragen diese nämlich die Kosten. Bei der größten deutschen Airline ist ein Konsortium, angeführt von der Allianz, im Geschäft.