Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal



Abteilung I
A-7918/2010

Urteil vom 4. Juni 2012

Besetzung

Richter Christoph Bandli (Vorsitz),
Richter Jérôme Candrian, Richter André Moser,
Gerichtsschreiber Stephan Metzger.

Parteien

1. **AXA CORPORATE SOLUTIONS ASSURANCE SA,**
Rue Jules Lefèbre 4, FR- 75009 Paris,
2. **Heliswiss Schweizerische Helicopter AG,**
Bern-Airport, 3123 Belp,
beide vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. Heinrich Hempel,
Schiller Rechtsanwälte AG, Kasinostrasse 2,
Postfach 1507, 8401 Winterthur,
Beschwerdeführerinnen,

gegen

Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG,
Flughafenstrasse 117, 2540 Grenchen,
vertreten durch Rechtsanwalt Andreas Fankhauser,
Baumgartner Mächler Rechtsanwälte, Löwenstrasse 2,
Postfach 2121, 8022 Zürich,
Vorinstanz.

Gegenstand

Staatshaftung.

Sachverhalt:

A.
Am 18. Juni 2008 startete Rino Burkart (nachfolgend Pilot) mit dem Helikopter vom Typ Eurocopter AS350 B2, HB-XVB, im Gelände südöstlich der Stadt Grenchen ausserhalb – jedoch unmittelbar an – der Grenze der Kontrollzone des Flughafens Grenchen mit Flugziel Bern. Ca. 2 Minuten nach dem Abheben der Maschine leuchtete im Cockpit des Helikopters die Reststandwarnung für den Treibstoff auf, was den Piloten dazu bewog, den Flug zu unterbrechen, auf dem Flughafen Grenchen eine Zwischenlandung zwecks Betankung durchzuführen und der Flugverkehrsleitung auf dem Flughafen Grenchen seine Absicht anzukündigen. Der Flugverkehrsleiter wies daraufhin den Piloten an, den Flughafen Grenchen anzufliegen, den Helikopter auf der Graspiste abzusetzen, anschliessend im Schwebeflug (air taxi) die Nr. 1 der beiden auf dem Flughafen Grenchen vorhandenen Helikopterplattformen anzusteuern und die Maschine darauf zu landen. Das Betankungsverfahren für mit Kufen ausgestattete Helikopter auf dem Flughafen Grenchen sah vor, aufgrund der Unmöglichkeit, die Betankungsanlage direkt anzufliegen, das stillgelegte Luftfahrzeug auf dieser Plattform zur Tankstelle zu rollen.

B.
Während dem Anflug auf den Flughafen Grenchen machte der Flugverkehrsleiter auf ein anderes Flugzeug aufmerksam, welches die Betonpiste anflog, worauf der Pilot der HB-XVB diese selber ansteuern wollte und vom Flugverkehrsleiter auf das Missverständnis hingewiesen wurde. Von der Graspiste aus flog der Pilot den Helikopter während dem air taxi-Manöver zunächst an der Plattform vorbei. Dies veranlasste den Flugverkehrsleiter, den Piloten auf Schweizerdeutsch anzuweisen, auf der Plattform Nr. 1 zu landen, was dieser befolgte. Zu diesem Zeitpunkt herrschten ausgezeichnete Sicht und nahezu Windstille. Der Helikopter berührte die Plattform mit seiner rechten Kufe, begann jedoch eine Seitwärtsbewegung nach links (bezogen auf die Längsrichtung des Helikopters in Flugrichtung) und führte eine leichte Drehung im Gegenuhrzeigersinn (von oben betrachtet) um die Hochachse aus. Während diesen Bewegungen setzte der Helikopter mehrfach auf der Plattform auf und hob wieder ab. Dies führte dazu, dass er sich mit der linken Kufe über den linken Plattformrand hinaus bewegte und auf dem Asphalt zu stehen kam, wobei sich das Luftfahrzeug leicht im Gegenuhrzeigersinn drehte und sich die Skiplatte der linken Kufe unter die Plattform schob. Der Pilot versuchte, mit dem Helikopter erneut abzuheben, worauf der Helikopter mit

der Skiplatte unter der Plattform hängen blieb, sich losriss, eine beschleunigte Drehung im Gegenuhrzeigersinn begann, sich gleichzeitig auf die rechte Seite neigte und dabei zunächst mit dem Hauptrotor, später mit dem Heckrotor den Boden berührte. Der Helikopter kippte um und kam schliesslich auf der rechten Seite zu liegen.

Bei dem Unfall wurde der Helikopter schwer beschädigt. Personen kamen ausser dem Piloten, der sich leichte Verletzungen zuzog, nicht zu schaden. Durch weggeschleuderte Teile des Helikopters und Erdklumpen wurden zwei in der Nähe abgestellte Flugzeuge leicht beschädigt.

C.
Mit Verfügung vom 8. September 2008 schränkte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Nutzung für mobile Plattformen auf Helikopterlandeplätzen ein. Insbesondere knüpfte es die Benutzung solcher Plattformen im Wesentlichen an eine genügende Erfahrung, nachgewiesenes fliegerisches Können und eine sichergestellte Schulung sowie Einweisung der Piloten. Mit Verfügung vom 17. Januar 2011 präzisierte das BAZL diese Regelung und verbot den Flugplatzhaltern, mobile Plattformen für die öffentliche Benutzung bereitzustellen. Privat genutzte Plattformen wurden vom Verbot ausgenommen, sofern ein sicherer Betrieb gewährleistet werden kann.

D.
Mit Schreiben vom 10. Juni 2009 stellte die Eigentümerin des Helikopters (Heliswiss Schweizerische Helicopter AG) sowie deren Versicherung (AXA Corporate Solutions Assurance SA) gestützt auf das Bundesgesetz über die Verantwortlichkeit des Bundes sowie seiner Behördenmitglieder und Beamten vom 14. März 1958 (Verantwortlichkeitsgesetz, VG, SR 170.32) ein Begehren auf Schadenersatz gegen die Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG. Die Gesuchstellerinnen beantragten, der AXA Corporate Solutions Assurance SA sei der Betrag von CHF 973'917.24 zuzüglich 5% Zins auf CHF 919'791.30 seit 24. Juli 2008, auf CHF 21'205.34 seit 8. Oktober 2008, auf CHF 12'584.10 seit 17. Februar. 2009 und auf 20'336.50 seit 29. April 2009 sowie der Heliswiss Schweizerische Helicopter AG der Betrag von CHF 400'000.00 zuzüglich 5% Zins seit 18. Juni 2008 zu bezahlen. Ausserdem beantragten die Gesuchstellerinnen im Wesentlichen, die Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG habe sämtliche im Zusammenhang mit der Betankungsplattform relevanten Unterlagen sowie die Flugsicherung betreffenden Unterlagen zu edieren. Im Übrigen beantragten die Gesuchstellerinnen, das Verfahren sei zu sistieren, bis der definitive

Bericht des Büros für Flugunfalluntersuchungen über den Flugunfall vom 18. Juni 2008 vorliege, längstens jedoch bis zum 31. Mai 2010.

E.
Mit Zwischenverfügung vom 22. Dezember 2009 wies die Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG das Sistierungsbegehren ab, forderte die Gesuchstellerinnen auf, zum Inhalt der Abschrift der Funksprüche schriftlich Stellung zu nehmen, wies jedoch im Übrigen das Editionsbegehren ab.

F.
Mit Verfügung vom 6. Oktober 2010 wies die Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG das Schadenersatzbegehren vom 10. Juni 2009 ab und begründete dies im Wesentlichen damit, sie selbst sei ihren Verpflichtungen als Flugplatzbetreiberin nachgekommen, der Flugverkehrsleitung sei kein Verhalten vorzuwerfen, welches eine Haftung begründen könne, vielmehr sei die Ursache für den Flugunfall im Verhalten des Piloten zu suchen.

G.
Mit Beschwerde vom 10. November 2010 gelangt die AXA Corporate Solutions SA (Beschwerdeführerin 1) sowie die Heliswiss Schweizerische Helicopter AG (Beschwerdeführerin 2) an das Bundesverwaltungsgericht. Sie beantragen sinngemäss, die Verfügung der Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG (Vorinstanz) vom 6. Oktober 2010 sei aufzuheben, die Beschwerdeführerinnen seien in dem mit Gesuch vom 10. Juni 2009 geltend gemachten Umfang zu entschädigen, die Sache sei eventuell an die Vorinstanz zurückzuweisen und das Verfahren sei zu sistieren, bis der definitive Bericht des Büros für Flugunfalluntersuchungen über den Flugunfall vom 18. Juni 2008 vorliege. Die Beschwerdeführerinnen bringen im Wesentlichen vor, in erster Linie habe die Vorinstanz ihre Sorgfaltspflichten als Flugplatzbetreiberin verletzt, indem sie u.a. eine unsichere Plattform für das Betankungsverfahren eingesetzt habe und in zweiter Linie trage die Flugverkehrsleitung die Verantwortung für den Unfall, da sie den Piloten angewiesen habe, auf der Plattform zu landen. Ausserdem machen die Beschwerdeführerinnen geltend, der Sachverhalt sei durch die Vorinstanz ungenügend resp. unrichtig ermittelt worden und das Bundesrecht, namentlich die bundesrechtlichen Haftungsregeln und das anwendbare Verfahrensrecht (einschliesslich des Anspruchs auf rechtliches Gehör), seien unrichtig angewandt worden.

H.
Mit Zwischenverfügung vom 24. März 2011 weist das Bundesverwaltungsgericht das Gesuch der Beschwerdeführerinnen vom 10. November 2010 betreffend Sistierung des Verfahrens ab.

I.
In ihrer Vernehmlassung vom 26. April 2011 beantragt die Vorinstanz, die Beschwerde sei abzuweisen und macht im Wesentlichen geltend, für den Flugunfall vom 18. Juni 2008 seien das Fehlverhalten sowie die Unsicherheit des Helikopterpiloten verantwortlich.

J.
In ihrer Replik vom 24. Juni 2011 resp. in ihrer Duplik vom 20. Juli 2011 bekräftigen die Parteien ihre Standpunkte und halten an ihren Anträgen fest.

K.
Mit Datum vom 7. September 2011 erscheint der Untersuchungsbericht Nr. u2110 des Büros für Flugunfalluntersuchungen betreffend den Flugunfall des Helikopters HB-XVB vom 18. Juni 2008 (nachfolgend Untersuchungsbericht Nr. u2110) und wird durch das Bundesverwaltungsgericht zu den Akten genommen.

L.
Mit Eingabe vom 28. Oktober 2011 äussern sich die Beschwerdeführerinnen bzw. mit Eingabe vom 8. November 2011 die Vorinstanz zum Untersuchungsbericht Nr. u2110.

M.
Auf die eingereichten Akten und die Begründungen in den Rechtsschriften wird – soweit für den Entscheid wesentlich – im Rahmen der nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.
Gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) beurteilt das Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen Verfügungen nach Art. 5 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren vom 20. Dezember 1968 (VwVG, SR 172.021), sofern sie von Behörden erlassen wurden, die gemäss Art. 33 und 34 VGG als Vorinstanzen gelten, und überdies keine Ausnahme nach Art. 32 VGG vorliegt.

1.1 Mit der vorliegenden Beschwerde wird eine Verfügung der Vorinstanz, die gestützt auf Art. 19 Abs. 1 Bst. a und Abs. 3 VG über ein gegen sie gerichtetes Begehren um Schadenersatz entschieden hat, angefochten. Art. 19 Abs. 1 Bst. a VG bestimmt, dass für den Schaden, den ein Organ oder ein Angestellter einer mit öffentlich-rechtlichen Aufgaben des Bundes betrauten und ausserhalb der Bundesverwaltung stehenden Organisation in Ausübung der mit diesen Aufgaben verbundenen Tätigkeit Dritten widerrechtlich zufügt, primär die Organisation nach den Art. 3-6 VG haftet (vgl. zum Anwendungsbereich von Art. 19 VG allgemein BGE 106 Ib 273 E. 2a sowie das Urteil des Bundesgerichts 2A.675/2005 vom 12. Juli 2006 E. 4 und 5). Über streitige Ansprüche Dritter gegen die Organisation erlässt sie eine Verfügung (Art. 19 Abs. 3 VG).

1.2 Gemäss Art. 36a Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (Luftfahrtgesetz, LFG, SR 748.0) nimmt ein Flughafenhalter mit dem Betrieb eines dem öffentlichen Verkehr dienenden Flughafens eine öffentliche Aufgabe des Bundes wahr (vgl. Art. 87 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV, SR 101]; BGE 129 II 331 E. 2.3.1, Urteil des Bundesgerichts 2C_715/2008 vom 15. April 2009 E. 3.3, BVGE 2008/41 E. 6.4, 2010/4 E. 1.1, Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-137/2008 vom 21. August 2008 E. 5.1 und A-5237/2008 vom 15. Juli 2009 E. 1.4.1; vgl. auch TOBIAS JAAG/JULIA HÄNNI, Luftverkehrsrecht Teil I: Infrastruktur der Luftfahrt, in: Müller [Hrsg.], Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht, Bd. IV, Verkehrsrecht, Basel 2008, S. 354 Rz. 29).

Die Vorinstanz betreibt den Flughafen Grenchen gewerbsmässig. Hierfür hat ihr das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gestützt auf Art. 36a Abs. 1 LFG eine Betriebskonzession erteilt. Unerheblich ist, dass sie als Aktiengesellschaft nach Art. 762 des Obligationenrechts vom 30. März 1911 (OR, SR 220)

konstituiert und damit privatrechtlich organisiert ist. Art. 19 VG findet bei einer entsprechenden Übertragung öffentlicher Aufgaben auch auf juristische Personen des Privatrechts Anwendung (vgl. TOBIAS JAAG, Staats- und Beamtenhaftung, in: Koller/Müller/Rhinow/Zimmerli [Hrsg.], Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht, Bd. I, Organisationsrecht, Teil 3, 2. Aufl., Basel 2006, Rz. 219; GERHARD SCHMID/NAOKI D. TAKEI, Haftung von externen Trägern öffentlicher Aufgaben, in: Schaffhauser/Bertschinger/ Poledna [Hrsg.], Haftung im Umfeld des wirtschaftenden Staates, St. Gallen 2003, S. 108; BALZ GROSS, Die Haftpflicht des Staates, Zürich 1996, S. 100). Unbestritten ist die Vorinstanz eine Organisation im Sinne von Art. 19 VG, die der Haftung nach dem Verantwortlichkeitsgesetz untersteht.

Zudem ist der von den Beschwerdeführerinnen geltend gemachte Schaden im Rahmen des Betriebs des Flughafens Grenchen durch die Vorinstanz eingetreten, weshalb die allgemeine Staatshaftung gemäss Verantwortlichkeitsgesetz – ungeachtet des Vorbehalts anderer Haftpflichtbestimmungen in Art. 3 Abs. 2 VG – zivilrechtlichen Sonderhaftungstatbeständen (so etwa auch der Werkeigentümerhaftung nach Art. 58 OR) vorgeht (vgl. dazu BGE 115 II 237 E. 2c und 2d; JAAG, a.a.O., Rz. 22 ff.; NADINE MAYHALL, Aufsicht und Staatshaftung, Zürich/Basel/Genf 2008, S. 218 f.).

Die Vorinstanz zählt zu den in Art. 33 Bst. h VGG genannten Organisationen ausserhalb der Bundesverwaltung, die in Erfüllung ihnen übertragener öffentlich-rechtlicher Aufgaben des Bundes verfügen (BVGE 2008/41 E. 6.5; vgl. auch Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-7171/2008 vom 12. Mai 2009 E. 2 und A-5237/2008 vom 15. Juli 2009 E. 1.4.1). Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, ist gemäss Art. 32 VGG nicht gegeben. Das Bundesverwaltungsgericht ist daher zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig (vgl. auch Art. 19 Abs. 3 VG i.V.m. Art. 2 Abs. 3 der Verordnung vom 30. Dezember 1958 zum Verantwortlichkeitsgesetz [SR 170.321]). Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (vgl. Art. 37 VGG).

1.3 Die Beschwerdeführerinnen sind durch die angefochtene Verfügung beschwert und damit zur vorliegenden Beschwerde berechtigt (vgl. Art. 48 Abs. 1 VwVG). Auf die frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (vgl. Art. 50 und Art. 52 VwVG) ist daher einzutreten.

1.4 Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet grundsätzlich mit uneingeschränkter Kognition. Gerügt werden kann die Verletzung von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung und Missbrauch des Ermessens (Art. 49 Bst. a VwVG), die unrichtige beziehungsweise unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts (Art. 49 Bst. b VwVG) sowie die Unangemessenheit des angefochtenen Entscheides (Art. 49 Bst. c VwVG).

2.

Eine Organisation im Sinne von Art. 19 VG haftet für den einem Dritten zugefügten Schaden nach den Art. 3-6 VG (Art. 19 Abs. 1 Bst. a VG; vgl. oben E. 1.1 f.). Eine Schadenersatzpflicht der Organisation besteht demnach ohne Rücksicht auf ein Verschulden seiner Organe und Angestellten (vgl. Art. 3 Abs. 1 VG), wenn kumulativ folgende Tatbestandsmerkmale erfüllt sind:

- Verhalten (Tun oder Unterlassen) eines Organs oder Angestellten der Organisation in Ausübung der mit den übertragenen öffentlich-rechtlichen Aufgaben verbundenen Tätigkeit;

- Widerrechtlichkeit des Verhaltens (vgl. zum Ganzen: Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-1269/2008 vom 13. November 2009 E. 2.1, A-5881/2007 vom 29. September 2009 E. 2.1, A-6246/2007 vom 16. Januar 2009 E. 2.1, A-1793/2006 vom 13. Mai 2008 E. 2.2 und A-1790/2006 vom 17. Januar 2008 E. 4.1.1; JAAG, a.a.O., Rz. 203 i.V.m. Rz. 51 ff., 65 ff., 96 ff. und 143 ff.; SCHMID/TAKEI, a.a.O., S. 111 f.; HEINZ REY, Ausservertragliches Haftpflichtrecht, 4. Aufl., Zürich 2008, Rz. 117);

- adäquater Kausalzusammenhang zwischen diesem Verhalten und dem Schaden;

- (quantifizierter) Schaden.

Die Haftungsvoraussetzungen Schaden, Widerrechtlichkeit und adäquater Kausalzusammenhang stimmen in ihrer Bedeutung mit den entsprechenden Begriffen im privaten Haftpflichtrecht überein (vgl. BGE 123 II 577 E. 4d/bb; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1269/2008 vom 13. November 2009 E. 2.1; JAAG, a.a.O., Rz. 33, 51 und 97; JOST GROSS, Schweizerisches Staatshaftungsrecht, 2. Aufl., Bern 2001, S. 169, 212 und 238 f.; MAYHALL, a.a.O., S. 225 ff. und 267 ff; REY, a.a.O., Rz. 117).

Dass durch den Flugunfall des Helikopters HB-XVB, d.h. durch dessen weitgehende Zerstörung sowie durch weggeschleuderte Teile und Erdklumpen an weiteren in der Nähe der Unfallstelle abgestellten Luftfahrzeugen ein Sachschaden entstanden ist, wird von den am Verfahren beteiligten Parteien nicht bestritten und ist demnach im Weiteren auch nicht weiter zu erörtern.

3.

3.1 Die Beschwerdeführerinnen machen u.a. geltend, der Unfall des Helikopters HB-XVB sei auf das Verhalten des Flugverkehrsleiters zurückzuführen. Insbesondere habe er insistiert, dass die Landung auf der Plattform stattfinde. Der Pilot habe deshalb den Anweisungen der Flugsicherung Folge geleistet, was schlussendlich dazu geführt habe, dass der Helikopter HB-XVB verunglückt sei. Die Beschwerdeführerinnen betrachten die Voraussetzungen der Haftung als gegeben, da die Vorinstanz als Konzessionärin des Bundes einen ordnungsgemässen und sicheren Betrieb des Flughafens zu gewährleisten habe, wobei das Verhalten des Flugverkehrsleiters aufgrund der Organisationshaftung der Vorinstanz zuzuschreiben sei, sei er doch deren betrieblichen Anordnungen gefolgt. Die Vorinstanz habe deshalb grundsätzlich auch ohne Verschulden des Flugverkehrsleiters für den entstandenen Schaden einzustehen.

3.2 Die Vorinstanz macht demgegenüber geltend, es sei zwar korrekt, dass sie als Betreiberin des Flughafens Grenchen aufgrund der Organisationshaftung ohne Rücksicht auf ein allfälliges Verschulden ihrer Organe oder Angestellten für den durch diese Dritten zugefügten Schaden bei erfüllten Haftungsvoraussetzungen haften würde. Doch erbringe sie den Flugsicherungsdienst auf dem Flughafen Grenchen nicht selbst. Dafür sei die Schweizerische Aktiengesellschaft für zivile und militärische Flugsicherung (Skyguide) zuständig. So habe es sich bei dem im Unfallzeitpunkt diensttuenden Flugverkehrsleiter um einen Mitarbeiter von Skyguide gehandelt, der in keinem Organ- oder Angestelltenverhältnis zu ihr stehe und dessen Verhalten deshalb nicht in ihren Verantwortungsbereich falle.

Ausserdem macht die Vorinstanz geltend, es fehle – ginge man unzutreffenderweise von einem ihrer Verantwortlichkeit zuzurechnenden Verhalten des Flugverkehrsleiters aus – an einem rechtlich relevanten Kausalzusammenhang zwischen den Anweisungen des Flugverkehrsleiters und dem Schaden. Der Pilot habe nämlich den Anweisungen des Flug-

verkehrsleiters nie widersprochen und nie geäussert, er könne oder wolle nicht auf der Plattform landen. Ganz im Gegenteil habe er bestätigt, dass er den Helikopter auf der ihm zugewiesenen Plattform absetzen werde. Letztlich sei es der Pilot selbst gewesen, der als Kommandant des Luftfahrzeuges beschlossen habe, auf der Plattform zu landen, obschon es ihm möglich gewesen wäre, den Helikopter neben der Plattform abzusetzen.

3.3 Vorab ist zu prüfen, ob die Vorinstanz zu Recht den Standpunkt vertritt, ihre Haftung sei einerseits ausgeschlossen durch die Tatsache, dass die Organisationshaftung nicht zum Tragen komme, andererseits weil es an einem adäquaten Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten des Flugverkehrsleiters und dem Unfall fehle.

3.3.1 Art. 19 VG statuiert die Organisationshaftung und bezieht sich ausdrücklich auf Organe oder Angestellte von Organisationen, welche ausserhalb der ordentlichen Bundesverwaltung stehen und mit der Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe des Bundes betraut wurden. Vorliegend stellt sich die Frage, ob die Vorinstanz für Schäden, welche allenfalls auf ein widerrechtliches und ein schädigendes Verhalten des Flugverkehrsleiters zurückzuführen wären, aufgrund einer Organisationshaftung gemäss Art. 19 Abs. 1 Bst. a VG einzustehen hat.

3.3.1.1 Die Frage nach der Verantwortung des Bundes stellt sich dann, wenn eine Schädigung aufgrund eines Organisationsfehlers i.S. eines Versagens des Organisationsträgers im Verhältnis zum Bürger eintritt. Derartige Organisationsfehler sind allerdings nur dann vorwerfbar, wenn die Gefahren innerhalb des Organisations- oder Risikobereichs des staatlichen Organisationsträgers auftreten. Ausschlaggebend für die Haftung ist dabei nicht das schuldhafte Verhalten eines individuellen Amtsträgers resp. Angestellten des mit der öffentlichen Aufgabe betrauten Organisationsträgers, sondern grundsätzlich nur dessen Versagen im Risikobereich der staatlichen Tätigkeit (JOST GROSS, Staats- und Beamtenhaftung, in: Münch/Geiser [Hrsg.], Schaden – Haftung – Versicherung, Basel 1999, S. 113 f., Rz. 3.52 ff.). Dem Wesen der Organisationshaftung entspricht es, dass die Organisation das Risiko der Schädigung Dritter durch ihr Personal trägt. Dies lässt sich durch die dem Arbeitgeber obliegende Sorgfalt bei der Auswahl, Instruktion und Überwachung des Personals (cura in eligendo, instruendo et custodiendo) sowie durch die Verantwortung für die zweckmässige Organisation und reibungslose Verfahrensabläufe rechtfertigen (vgl. TOBIAS JAAG, Staats- und Beamtenhaftung, in:

Koller/Müller/Rhinow/Zimmerli [Hrsg.], Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht Bd. I, Organisationsrecht, Teil 3, 2. Aufl., Basel 2006, Rz. 45, 202). Ein Flughafenhalter verfügt indessen nur gegenüber dem eigenen Personal über entsprechende Auswahl- und Einwirkungsmöglichkeiten, nicht aber – oder höchstens nur in sehr beschränktem Mass – im Verhältnis zum Personal weiterer am Flughafen tätiger Unternehmen (vgl. Art. 29g Abs. 1 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 [VIL, SR 748.131.1], wonach alle Personen auf dem Flugplatz die "Anweisungen" der Flugplatzleitung zu befolgen haben; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-358/2009 vom 14. Dezember 2009 E.4.6.2).

3.3.1.2 Art. 40 Abs. 1 LFG begründet eine Bundeskompetenz für die Regelung des Flugsicherungsdienstes in der Schweiz und Art. 40a Abs. 1 LFG bestimmt, dass der Bundesrat den zivilen und militärischen Flugsicherungsdienst ganz oder teilweise auf eine Aktiengesellschaft übertragen kann. Diese beiden Bestimmungen begründen i.V.m. Art. 1 Abs. 1 Bst. a und Art. 2 Abs. 2 der Verordnung über den Flugsicherungsdienst vom 18. Dezember 1995 (VFSD, SR 748.132.1) die Kompetenz der Skyguide für die Wahrnehmung von Flugsicherungsaufgaben auf dem durch die Vorinstanz betriebenen Regionalflughafen Grenchen (vgl. Anhang 1 und 2 zur VFSD).

3.3.1.3 Die Aufgabe der Flugsicherung auf dem Flughafen Grenchen wird nicht durch die Vorinstanz auf die Skyguide übertragen, sondern leitet sich originär aus dem Gesetz ab. Die Skyguide ist als eigenständige Organisation ausserhalb der Bundesverwaltung i.S.v. Art. 33 Bst. h VGG Konzessionsnehmerin des Bundes und steht als Organisationsträgerin i.S.v. Art. 19 VG selbständig für das Verhalten ihrer Arbeitnehmer ein (vgl. Urteile des Bundesgerichts 2C_303/2010 vom 24. Oktober 2011 E. 2.1 und 2A.675/2005 vom 12. Juli 2006 E. 5; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-3524/2008 vom 19. Februar 2010 E.2.1; JAAG, a.a.O., Rz. 220, 233). Die Organisationshaftung zielt darauf ab, den Organisationsträger für die schädigenden Tätigkeiten jener Angestellten haften zu lassen, welche er selber ausgewählt, instruiert und überwacht hat (vgl. E. 3.3.1.1). Selbst wenn der Flugverkehrsleiter einer organisatorischen Anordnung der Vorinstanz gefolgt ist, zählt dieser als Angestellter der Skyguide nicht mehr zum Einflussbereich der Vorinstanz. Das Verhalten des Flugverkehrsleiters ist nicht der Vorinstanz zuzurechnen.

Ein entsprechendes Begehren der Beschwerdeführerinnen müsste sich gegen die Skyguide richten. Der Vollständigkeit halber sowie aus prozessökonomischen Gründen ist dennoch zu prüfen, ob ein adäquater Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten des Flugverkehrsleiters und dem Unfall besteht.

3.3.2 Zwischen einem schädigenden Verhalten und dem eingetretenen Schaden muss ein adäquater Kausalzusammenhang bestehen. Dies ist nicht bereits dann der Fall, wenn das in Frage stehende Verhalten – im Sinne der natürlichen Kausalität – eine notwendige Bedingung (eine conditio sine qua non) für den Eintritt des Schadens ist. Vielmehr ist zusätzlich erforderlich, dass das betreffende, natürlich kausale Verhalten nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung an sich geeignet war, den eingetretenen Erfolg zu bewirken, so dass der Eintritt dieses Erfolgs als durch die fragliche Tatsache allgemein begünstigt erscheint. Die Adäquanz beurteilt sich aufgrund einer objektiv-retrospektiven Betrachtung (zum Ganzen: BGE 129 II 312 E. 3.3, BGE 123 III 110 E. 3a, Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-1432/2011 vom 1. September 2011 E.7.1, A-1269/2008 vom 13. November 2009 E. 3.3.2, A-6246/2007 vom 16. Januar 2009 E. 3.1 sowie A-1793/2006 vom 13. Mai 2008 E. 4.1.1 und 4.3; JAAG, a.a.O., Rz. 143; J. GROSS, a.a.O., S. 194 f., REY, a.a.O., Rz. 525 ff.).

Bei Unterlassungen kann nicht im gleichen Sinne von Kausalität gesprochen werden wie bei Handlungen, da es bei Unterlassungen nur um eine Kausalität der nicht erfolgten Handlung gehen kann, die hypothetisch zum eingetretenen Erfolg in Beziehung gesetzt wird. Es handelt sich mit anderen Worten um einen hypothetischen Kausalzusammenhang, der nur dann gegeben ist, wenn die erwartete Handlung nicht hinzugedacht werden kann, ohne dass der Erfolg höchstwahrscheinlich entfiele (BGE 115 II 440 E. 4c und BGE 132 III 305 E. 3.5; JAAG, a.a.O., Rz. 144; J. GROSS, a.a.O., S. 197; REY, a.a.O., Rz. 595). Das sonst bei der Beurteilung der Adäquanz vorzunehmende, auf der allgemeinen Lebenserfahrung basierende Werturteil fliesst bei der Feststellung des hypothetischen Kausalzusammenhangs in die Gesamtbetrachtung des Unterlassens ein (vgl. BGE 115 II 440 E. 5a, BGE 132 III 715 E. 2.3; Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1269/2008 vom 13. November 2009 E. 3.3.2; REY, a.a.O., Rz. 599). Eine Unterlassung ist allerdings nur dann als Ursache eines Schadens zu betrachten, wenn eine entsprechende Pflicht zum Handeln besteht. Die Prüfung des hypothetischen Kausalzusammenhangs vollzieht sich damit in zwei Schritten. Zunächst ist abzuklären, ob sich aus

einer bestimmten Verhaltensnorm eine Pflicht zum schadensverhindernden Handeln ergibt, welche sich u.a. mit Hilfe des Gefahrensatzes feststellen lässt (vgl. BGE 132 II 305 E. 4.1). Eine auf diese Weise ermittelte pflichtgemässe – im konkreten Einzelfall aber unterlassene – Handlung ist im Weiteren auf ihre Beziehung zum eingetretenen Erfolg zu untersuchen: Hätte die Handlung, die bei Beachtung der Verhaltensnorm vorzunehmen gewesen wäre, den Erfolg höchstwahrscheinlich verhindert, wird daraus der Schluss gezogen, die Unterlassung sei hypothetisch kausal für den Schaden (zum Ganzen: Urteile des Bundesverwaltungsgerichts A-1269/2008 vom 13. November 2009 E. 4.3, A-1793/2006 vom 13. Mai 2008 E. 4.4.1; REY, a.a.O., Rz. 593 und 602; J. GROSS, a.a.O., S. 197; UELI KIESER/HARDY LANDOLT, Unfall – Haftung – Versicherung, Zürich/St.Gallen 2011, Rz. 493, 539 – 543). In diesen Fällen folgt aus der Verletzung der Pflicht zum schadensverhindernden Handeln gleichzeitig bereits die Widerrechtlichkeit des entsprechenden Verhaltens (vgl. REY, a.a.O., Rz. 596; J. GROSS, a.a.O., S. 175 f. und 183).

3.3.2.1 Die Beschwerdeführerinnen sind der Ansicht, dass der von ihnen geltend gemachte Schaden dem Verhalten des Flugverkehrsleiters zuzurechnen sei. Sie begründen dies damit, dass es nicht zum Flugunfall des Helikopters HB-XVB gekommen wäre, wenn der Flugverkehrsleiter den Piloten nicht zur Landung auf der Plattform angewiesen hätte. Ausserdem sehen sie darin eine Ursache für den Unfall, dass es die Vorinstanz unterlassen habe, den Piloten vor den Risiken einer Landung auf dieser Plattform zu warnen oder ihn mit einer Hilfestellung – z.B. einem Einweisposten – bei der Landung zu unterstützen. Aus dieser Begründung wird deutlich, dass die Beschwerdeführerinnen den Schadenseintritt in Bezug auf das Verhalten des Flugverkehrsleiters einerseits auf dessen aktives Tun, andererseits auf ein Unterlassen der Vorinstanz zurückführen und darin eine adäquat kausale Ursache für das Schadensereignis erblicken.

3.3.2.2 Ohne weiteres kann darin, dass der Flugverkehrsleiter den Piloten anwies, auf der Plattform zu landen, ein natürlicher Kausalzusammenhang gesehen werden, wäre doch die Verkettung der Ereignisse, welche mit dem Unfall endete, ohne diese Anweisung nicht in Gang gesetzt worden. Es ist zu prüfen, ob diese Kausalität auch den Anforderungen an die Adäquanz genügt.

Aufgabe der Flugverkehrsleitung ist es, den Verkehr von Luftfahrzeugen in einer geordneten Weise zu führen und dabei den Überblick über die Flugbewegungen zu behalten. Dazu gehört es, dass sie Luftfahrzeuge

über bestimmte Luftstrassen und Anflugverfahren ihrem Ziel entgegen führt, sowie am Boden Freigaben zum Starten und Rollen erteilt oder den Luftfahrzeugen bestimmte Rollwege und Abstellplätze zuweist (vgl. Art. 1 der Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge vom 4. Mai 1981 (VVR, SR 748.121.11). Bei all diesen Anweisungen erscheint es als selbstverständlich, dass sie nicht "blind" ausgeführt werden sollen, sondern dass sie unter Einbezug von gesundem Menschenverstand und persönlicher Aufmerksamkeit zu befolgen sind. In diesem Sinne bestimmt Art. 33 Abs. 2 VVR, dass Anweisungen der Flugverkehrsleitung zu befolgen sind und dass der Kommandant – sollte sich eine Anweisung als nicht befriedigend erweisen – eine abgeänderte Freigabe verlangen kann.

Bestätigt wird dies durch eine Regelung, welche im Nachgang zum Flugzeugunglück vom 1. Juli 2002 bei Überlingen erlassen wurde: Die bis zu diesem Zeitpunkt mangelhaften Vorschriften (vgl. z.B. Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung BFU vom Mai 2004, S. 99, 110 f.) betreffend die Priorisierung von Anweisungen des Flugverkehrsleiters einerseits und durch den Kommandanten eines Luftfahrzeuges mittels eigener Sinneswahrnehmung festgestellten Fakten andererseits wurden dahingehend präzisiert, dass die Anweisung eines Flugverkehrsleiters gegebenenfalls – hier im Zusammenhang mit der Anweisung von Flughöhen oder Richtungswechsel sowie Angaben des Kollisionswarnsystems – zu ignorieren ist (International Civil Aviation Organization [ICAO], PANS-OPS Doc. 8168, 5. Aufl. 2006, 3.2 Ziff. 2). In einer Situation der unmittelbaren Gefährdung der Sicherheit des Luftfahrzeugs verdrängt ein Entscheid des Kommandanten als Träger der Letztentscheidbefugnis zur Verhinderung eines Unfalls die Anweisung des Flugverkehrsleiters (vgl. auch Untersuchungsbericht Nr. u2110, S. 14, E. 2.2; im Grundsatz von den Beschwerdeführerinnen in ihrer Replik vom 24. Juni 2011, S. 27, anerkannt).

Vorliegend hätte der Pilot des Helikopters HB-XVB als Kommandant des Luftfahrzeuges von seiner Letztentscheidbefugnis Gebrauch machen und einen anderen Landeplatz verlangen müssen, zumal die Anweisung des Flugverkehrsleiters "You may park…." – also "sie können…"/"sie dürfen…" – nicht imperativen Charakter aufwies.

In seiner Funktion als Flugverkehrsleiter wies der betreffende Mitarbeiter von Skyguide am 18. Juni 2008 dem Piloten des Helikopters HB-XVB die Helikopterplattform Nr. 1 zur Landung zu. Diese Anweisung – vom Flugverkehrsleiter bei der Erfüllung seiner Arbeit ausgesprochen – war dem-

zufolge nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung nicht geeignet, einen Unfall bei der Landung eines Luftfahrzeugs zu bewirken oder zu begünstigen. Sie schuf kein grösseres Risiko, als der Landevorgang an sich bereits darstellt und als solcher im Alltag der Fliegerei als Standardvorgang hingenommen wird. Die Anweisung, auf der Plattform zu landen, ist deshalb nicht adäquat kausale Ursache für den Unfall (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1432/2011 vom 1. September 2011; REY, a.a.O., Rz. 528 f.).

Zu prüfen bleibt, ob durch das Unterlassen eine hypothetische Kausalität zwischen dem Verhalten der Vorinstanz und dem entstandenen Schaden geschaffen wurde. Für die von den Beschwerdeführerinnen geforderten Massnahmen kommt der Flugverkehrsleiter als alleinige Kontaktperson zum Piloten während des Landeanflugs in Betracht. Demnach wären sowohl die Warnung vor Risiken einer Landung auf der Plattform als auch die Entsendung einer Person zur Einweisung des Piloten in einer entsprechenden Handlungspflicht des Flugverkehrsleiters zu suchen. Die Beschwerdeführerinnen legen indes keine solche Handlungspflicht des Flugverkehrsleiters dar. Allenfalls könnte aus dem Gefahrensatz eine Handlungspflicht (resp. Verkehrssicherungspflicht) abgeleitet werden (vgl. dazu detailliert unten E. 4.3.2.3). Ein in diesem Sinne gefährlicher Zustand ist im Allgemeinen dann anzunehmen, wenn angesichts der erkennbaren, konkreten Gegebenheiten die erhöhte Wahrscheinlichkeit eines Erfolgseintritts besteht (REY, a.a.O., Rz. 867; KIESER/LANDOLT, a.a.O., Rz. 213 – 215).

Die Aufgaben eines Flugverkehrsleiters wurden bereits skizziert (vgl. oben 3.3.2.2.). In einem Umfeld, wie sie die Luftfahrt darstellt, wo eine spezialisierte und komplexe Tätigkeit ausgeübt wird, wo Gefahren und Risiken evident sind und wo in entsprechenden professionalisierten Ausbildungen ein Verhalten geschult wird, welches diesen Gefahren entgegenwirken soll, erscheint es als unrealistisch und unpraktikabel, von einem Flugverkehrsleiter zu fordern, die Piloten auf spezifische Risiken eines Manövers hinzuweisen. Bei seiner Tätigkeit darf der Flugverkehrsleiter davon ausgehen, dass die entsprechend lizenzierten Kommandanten von Luftfahrzeugen ihr Handwerk beherrschen. Aus Sicht des Flugverkehrsleiters gab es denn auch keinen Anlass, in der Landung des Helikopters HB-XVB auf der Plattform einen gefährlichen Vorgang zu sehen. Den Akten ist zu entnehmen, dass sich der Pilot des Helikopters HB-XVB nicht zum ersten Mal mit einer Landeplattform konfrontiert sah. In seiner Ausbildung hatte er punktgenaue Landungen trainiert und bereits früher

Landungen auf solchen Plattformen ausgeführt. Die Prüfung zum Erwerb der Privatpilotenlizenz verlangt bei einer vertikalen Landung aus dem Schwebeflug ein Aufsetzen innerhalb eines Kreisdurchmessers von 1 Meter. Am 16. Juni 2004 legte der Pilot zum letzten Mal eine diesen Anforderungen entsprechende Flugprüfung ab. Im Weiteren führte der Pilot nach eigenen Angaben in den Jahren 1993 bis 1996 regelmässig Landungen auf Plattformen mit einem Helikopter des gleichen Typs (AS350 B2) wie der verunfallte Helikopter HB-XVB durch, da jener Helikopter auf einer Plattform stationiert war. Die letzten beiden Landungen des Piloten auf einer Plattform führte dieser gemäss seinem Flugbuch im Mai 2007, also 13 Monate vor dem Unfall vom 18. Juni 2008, durch. Bei diesen beiden Landungen war jeweils eine Hilfsperson bei der Einweisung des Helikopters behilflich, was nach Auffassung des Piloten die Landungen vereinfachte, da die Kufen beim Modell AS350 vom Pilotensitz aus kaum einsehbar seien (vgl. Untersuchungsbericht Nr. u2110, S. 12, E. 1.7 und E. 1.8, S. 14 f., E. 2.2).

Dem Piloten mussten die Risiken einer Landung auf einer Plattform aus eigener Erfahrung bewusst sein. Eine Handlungspflicht der Flugverkehrsleiters, den Piloten zu warnen, bestand nicht. Die Haftungsvoraussetzung der hypothetischen Kausalität ist nicht erfüllt.

3.3.2.3 Im Übrigen vermag die Ansicht, eine Warnung des Piloten oder eine Hilfestellung hätten den Unfall verhindert, nicht zu überzeugen. Sie stellt auf die Warnung durch den Flugverkehrsleiter als isoliertes Element ab. Angesichts der Verknüpfung zahlreicher das Geschehen beeinflussender Faktoren (siehe unten E. 4.3.1.3 und 5) ist jedoch zweifelhaft, ob eine solche Warnung den Unfall hätte verhindern können. Es ist somit auch nicht gerechtfertigt, die Adäquanz des Kausalzusammenhangs allein auf die Unterlassung dieser Warnung abzustützen (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1432/2011 vom 1. September 2011 E. 6.4).

3.3.2.4 Dasselbe gilt für die geltend gemachte Unterlassung einer Hilfestellung bei der Landung. Es ist zwar denkbar, dass eine solche Hilfestellung den Unfall verhindert hätte, doch kann dem Flugverkehrsleiter nicht zum Vorwurf gemacht werden, er habe eine Handlungspflicht verletzt, indem er den Wunsch des Piloten nach einer solchen Hilfestellung oder deren Notwendigkeit nicht erkannt habe. Vielmehr hätte es in der bereits erwähnten (oben E. 3.3.2.2.) Selbstverantwortung des Piloten gelegen, angesichts seiner Bedenken bei der Landung auf der Plattform eine solche Hilfestellung anzufordern. Dies gilt umso mehr, wenn die Beschwer-

deführerinnen geltend machen, der Pilot habe die Risiken einer solchen Landung nicht gekannt, er habe die Plattform bei seinem ersten Vorbeiflug als klein und knapp bemessen wahrgenommen und er habe die Plattform bei der Landung aus seiner Sitzposition nicht sehen können.

3.4 Zusammenfassend wird festgehalten, dass in Bezug auf die Flugverkehrsleitung die Verantwortlichkeit der Vorinstanz ausser Betracht fällt, da der Tatbestand der Organisationshaftung nicht erfüllt ist. Ebenso sind weder der Flugverkehrsleiter oder dessen Arbeitgeber noch die Vorinstanz haftbar, da ein adäquater resp. hypothetischer Kausalzusammenhang zwischen angeblich unterlassener Warnung oder Hilfestellung und dem Schadenseintritt fehlt. Eine Prüfung der weiteren Haftungsvoraussetzungen erübrigt sich.

4.
Zu klären bleibt, ob die Vorinstanz als Betreiberin des Flugplatzes eine Verantwortung für den Unfall vom 18. Juni 2008 trifft, weil sie die Landeplattform bereitstellte.

4.1 Die Beschwerdeführerinnen machen geltend, der Unfall des Helikopters HB-XVB sei primär darauf zurückzuführen, dass die Vorinstanz Landeplattformen für den Betankungsvorgang bereitgestellt habe. Diese seien nicht betriebssicher, was durch den Entscheid des BAZL, konsequenterweise den Einsatz von öffentlich benutzbaren Plattformen zu untersagen, bestätigt werde. Gemäss BAZL sei es nämlich möglich, dass diese Plattformen bei der Landung in Schwingung geraten, was ein Abrutschen des Helikopters begünstige. Die Beschwerdeführerinnen machen im Weiteren geltend, die benutzte Plattform sei insbesondere für den verunfallten Helikopter-Typ zu knapp bemessen gewesen. Ausserdem habe es die Vorinstanz unterlassen, eine Alternative zum Betankungsverfahren mittels Rollplattform anzubieten, weshalb sich der Pilot gezwungen gesehen habe, auf der Plattform zu landen. Durch diese Umstände habe die Vorinstanz einen gefährlichen Zustand geschaffen. Im Übrigen habe es diese auch unterlassen, den Piloten über die Gefahren dieser Plattform aufzuklären und ihm eine Hilfestellung zu leisten.

Dem entgegnet die Vorinstanz, dass zum Zeitpunkt des Unfalls keine Vorschriften betreffend die Dimension von Landeplattformen existiert hätten. Faktisch habe die Plattform dem Helikopter HB-XVB auch genügend Platz geboten, um darauf aufzusetzen. Letztlich liege die Entscheidung, ob er die Fläche für eine Landung als ausreichend erachte, ohnehin beim

Kommandanten des Helikopters. Betreffend Vibrationen und Schwingungen der Plattform macht die Vorinstanz geltend, das BAZL habe dies in seiner Verfügung vom 17. Januar 2011 bestätigt, indem es festgestellt habe, dass zum Zeitpunkt des Unfalls international harmonisierte Vorschriften und technische Normen für mobile Landeplattformen gefehlt hätten und dass insbesondere auch die Auswirkungen von Vibrationen, Schwingungen und Resonanzen der Plattform auf den Helikopter weitgehend unerforscht gewesen seien. Im Weiteren könne auch nicht aus einer Unterlassung der Warnung vor Risiken einer Landung auf der Plattform auf den Unfall geschlossen werden.

4.2 Gemäss Art. 3 Abs. 2 VG gehen Spezialerlasse im Haftungsrecht dem VG vor (vgl. oben 1.2). Deshalb ist zunächst zu klären, ob die Landeplattform ein Werk i.S.v. Art. 58 OR darstellt. Sollte sich herausstellen, dass es sich bei der Helikopterplattform um ein Werk i.S.v. Art. 58 OR handelt, wäre zu prüfen, ob das Bundesverwaltungsgericht überhaupt auf die Frage, ob das Bereitstellen der Plattform eine Verantwortlichkeit des Staates i.S.v. Art. 19 VG auslösen kann, eintreten darf. Liegt nicht – wie z.B. bei einem Werkmangel – ein unmittelbares Handeln oder Unterlassen eines Beamten vor, so kämen die Bestimmungen des Privatrechts zum Tragen und die Sache würde in die Zuständigkeit der Zivilgerichte fallen (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-5837/2010 vom 4. April 2011 E. 3-6).

Die Helikopterplattform war Teil des Betankungskonzeptes auf dem Flughafen Grenchen und diente dem Betrieb des Flugplatzes. Sie kann deshalb unter den Begriff der Flugplatzanlage i.S. von Art. 2 VIL gefasst werden. Der Begriff des Werkes i.S. von Art. 58 OR umfasst körperliche und grundsätzlich fest mit dem Boden verbundene Gegenstände, gemäss Gesetzeswortlaut Gebäude und "andere Werke". Letztere umfassen gemäss Lehre und Rechtsprechung auch Anlagen wie Seilbahnen, elektrische Freileitungen oder Gegenstände, welche fest und stabil mit einem Gebäude verbunden sind (vgl. REY, a.a.O., Rz. 1037 – 1043; MANUEL JAUN, Haftung für Sorgfaltspflichtverletzung, Bern 2007, S. 26 f.; VITO ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Zürich 2002, Rz. 394 ff. [mit Hinweisen zur Rechtsprechung]).

Diese Voraussetzungen werden von einer mobilen Helikopterplattform nicht erfüllt, selbst wenn sie – wie auf dem Flughafen Grenchen – zur Betankungsanlage zugehörig erscheint. Die Plattform wird daher zwar nicht direkt von der Werkeigentümerhaftung erfasst, doch bietet sich die dies-

bezügliche Rechtsprechung an – insbesondere in Bezug auf die Schaffung eines gefährlichen Zustandes – in Analogie beigezogen zu werden, zumal das Bundesgericht für Verkehrssicherungspflichten auch eine Grundlage im Deliktsrecht erkennt (Urteile des Bundesgerichts 4A_22/2008 vom 10. April 2008, E. 15.1 und 4C.54/2004 vom 1. Juni 2004 E. 2.2; REY, a.a.O., Rz. 756a).

4.3 Somit ist zu prüfen, ob ein adäquater Kausalzusammenhang zwischen dem Bereitstellen der Plattform und dem entstandenen Schaden vorliegt und ob die Vorinstanz eine Verkehrssicherungspflicht verletzt hat.

4.3.1

4.3.1.1 Die Beschwerdeführerinnen bemängeln an der Plattform insbesondere, dass sie für den Helikopter HB-XVB zu klein bemessen gewesen sei. In diesem Zusammenhang machen die Beschwerdeführerinnen auf unterschiedliche Messresultate aufmerksam (Beschwerdeschrift vom 10. November 2010, Rz. 38). Die Ursache für diese Abweichung geht aus den Akten nicht hervor. Sämtliche Abmessungen können aber dem Untersuchungsbericht Nr. u2110 entnommen werden. Danach betragen die Abmessungen der Plattform in der Länge 620 cm und in der Breite 350 cm. Die aus Kunststoff gefertigten Skiplatten an den Kufen des Helikopters sind nicht komplett starr (Untersuchungsbericht Nr. u2110, S. 16, Rz. 2.2) und somit nicht geeignet, das Gewicht des Helikopters zu stützen, wenn sie einseitig belastet werden. Das Gewicht des Helikopters wird durch die Kufen getragen, deren Abstand massgeblich für die Bemessung des Landegestells ist. Die Breite des Landegestells von 217 cm (Aussenkanten) ist in Relation zur Breite der Plattform von 350 cm zu setzen, was dem Helikopter auf beide Seiten zwischen Kufe und Plattformrand einen seitlichen Spielraum von 66.5 cm belässt.

4.3.1.2 Wird die zum Erwerb der Privatpilotenlizenz geforderte Leistung, welche eine Landung mit einer Abweichung von 50 cm Radius um einen definierten Punkt fordert, als Referenz beigezogen, so ist ersichtlich, dass die Dimension der Plattform für eine Landung des Helikopters HB-XVB ausreichend war. Zwar erforderten die Abmessungen von Landegestell und Plattform eine präzise Landung, welche jedoch angesichts der im Unfallzeitpunkt herrschenden optimalen Meteobedingungen und der Flugpraxis des als erfahren geltenden Piloten von diesem erwartet werden durfte. Selbst bei Erreichen der äussersten Toleranz der Leistungsnorm von 50 cm hätte eine Landung auf der Plattform noch nicht zum Unfall ge-

führt. In einer solchen Situation ist es dem Piloten überlassen, vor Ort die Ausgestaltung seines Landeplatzes zu beurteilen und als Kommandant des Luftfahrzeuges in Eigenverantwortung zu entscheiden, ob er seinen Helikopter auf der bereitgestellten Plattform zu landen vermag oder nicht (vgl. oben 3.3.2.2).

Von der Vorinstanz zu verlangen, sie habe einen Piloten über die Risiken einer Landung auf der Plattform zu warnen oder ihn gar über deren Abmessungen zu informieren, erscheint in diesem Zusammenhang als abwegig. Bereits oben (vgl. 3.3.2.4 f.) wurde diese Frage in Bezug auf den Flugverkehrsleiter, über den in der unmittelbaren Situation eine solche Information erfolgen müsste, erörtert. Informationen über Flugplätze, deren Infrastruktur, allenfalls Abmessungen von Landeplattformen, hat der Pilot im Rahmen seiner Flugvorbereitung dem Luftfahrthandbuch der Schweiz (AIP) zu entnehmen. Solche Informationen an individuelle Personen in der jeweiligen Situation weiterzugeben, gehört schon aus Praktikabilitätsgründen nicht zu den Aufgaben der Flugverkehrsleitung oder des Flugplatzbetreibers.

4.3.1.3 Der Untersuchungsbericht Nr. u2110 bestätigt die ausreichende Dimension der Helikopterplattform, wenn er festhält, dass der Helikopter zunächst auf der Plattform aufsetzte und erst anschliessend aufgrund unzureichender Steuereingaben des Piloten in eine für dieses Typmuster von Helikopter bekannte, linksgerichtete Seitwärtsbewegung überging und auf diese Weise (vgl. Untersuchungsbericht Nr. u2110, Rz. 2.2, S. 14-16) von der Plattform abkam. Der Untersuchungsbericht bestätigt ausserdem, dass weder die Plattform noch der Helikopter bei der Landung – wie von den Beschwerdeführerinnen geltend gemacht – in Schwingung oder Vibration gerieten (Untersuchungsbericht Nr. u2110, S. 14, Rz. 2.1). Es ist somit erstellt, dass zwischen der Grösse der Plattform und dem Unfall kein adäquater Kausalzusammenhang bestand, war diese doch nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und nach der allgemeinen Lebenserfahrung nicht dazu geeignet, den Unfall zu bewirken oder zu begünstigen (vgl. JAAG, a.a.O., S. 49 f., Rz. 143 – 145). Insbesondere musste die Vorinstanz nicht damit rechnen, dass ein Helikopter von der Grösse des Typs AS350 B2 durch Versuche des Piloten, erneut abzuheben, mit der Skiplatte unter die Plattform gerät, hängenbleibt und – wie vorliegend geschehen – verunglückt.

Der Vorinstanz kann nicht vorgeworfen werden, sie habe eine zu kleine Plattform bereitgestellt oder den Piloten dazu angewiesen, auf einer zu

klein bemessenen Plattform zu landen, da zum Zeitpunkt des Unfalls am 18. Juni 2008 weder vom BAZL noch von der ICAO erlassene Bestimmungen, Weisungen oder Vorgaben existierten, welche für die Auslegung und die Verwendung von mobilen Helikopterplattformen gültig gewesen wären (Untersuchungsbericht Nr. u2110, S. 11, Rz. 1.5.1 und S. 15).

4.3.1.4 Die Beschwerdeführerinnen schliessen aus der Tatsache, dass das BAZL die Plattform nie bewilligte und kurz nach dem Unfall für die Verwendung durch Privatpiloten verboten hat, auf die Gefährlichkeit der Plattform im Betrieb, also auf eine fehlende Betriebssicherheit.

Der Einsatz von Landeplattformen für Helikopter war im Zeitpunkt des Unfalls und selbstredend auch zur Zeit der Inbetriebnahme derselben im Jahr 2001 weder durch Empfehlungen noch durch gesetzliche Vorgaben reglementiert (vgl. oben E. 4.3.1.3). Im Zeitpunkt der Inbetriebnahme unterlagen die Helikopterlandeplätze auf dem Flughafen Grenchen auch keiner Plangenehmigung durch das BAZL. Während ihres Betriebs wurden weder die mobilen Plattformen noch das zur Betankung von Helikoptern vorgesehene Verfahren auf dem Flughafen Grenchen durch das BAZL beanstandet. Selbst die Kontrolltätigkeit des BAZL gemäss Art. 3b VIL fand offenbar keinen Anstoss an der Betriebssicherheit der Plattformen. Das BAZL argumentiert in seiner Verfügung vom 17. Januar 2011, es rechtfertige sich, den Betrieb von mobilen Plattformen als Teil der öffentlichen Infrastruktur der Flugplätze generell zu verbieten, da in diesem Rahmen keine ausreichende Gewähr dafür bestehe, dass die Voraussetzungen für einen sicheren Betrieb zuverlässig sichergestellt würden. Wenn das BAZL jedoch erwägt, dass – sofern ein sicherer Betrieb gewährleistet werden kann – vom ausgesprochenen Verbot privat benutzte Plattformen nicht erfasst werden, ist augenscheinlich, dass auch das BAZL die Helikopterplattformen nicht generell als nicht betriebssichere und gefährliche Installation betrachtet. Zwar kann gemäss Lehre aus dem Umstand, dass die Plattformen auf dem Flughafen Grenchen während Jahren ohne Zwischenfall betrieben wurden, nichts zugunsten der Betriebssicherheit abgeleitet werden (vgl. REY, a.a.O., Rz. 878 f.). Dennoch darf dies als Indiz dafür betrachtet werden, dass es sich bei den Plattformen nicht generell um als gefährlich zu bezeichnende Installationen handelt, haben doch verschiedene Flugplatzbetreiber und Flugunternehmen anlässlich der durch das BAZL durchgeführten Vernehmlassung ebenfalls auf ihre jahrelange unfallfreie Erfahrung mit den Plattformen verwiesen und ein generelles Verbot als unverhältnismässig bezeichnet (vgl. Verfügung des BAZL vom 8. September 2008, E. 2). Es erscheint deshalb –

auch angesichts der allgemeinen Lebenserfahrung, dass Risiken der technisierten Gesellschaft allgegenwärtig sind und ihnen mit der notwendigen Umsicht begegnet werden muss – nicht angebracht, die Helikopterplattformen generell als nicht betriebssicher zu bezeichnen.

Aus der Tatsache, dass der Betrieb der Plattformen durch das BAZL wenige Monate nach dem Unfall vom 18. Juni 2008 mit Verfügung vom 8. September 2008 durch Bedingungen eingeschränkt und mit Verfügung vom 17. Januar 2011 definitiv für die öffentliche Benutzung verboten wurde, ohne den offiziellen Untersuchungsbericht des Büros für Flugunfalluntersuchung abzuwarten, lässt sich demzufolge nicht auf die generelle Gefährlichkeit von Helikopterplattformen schliessen. Aus dem Vorgehen des BAZL kann nicht geschlossen werden, dass die Plattformen nicht betriebssicher waren oder dass bei deren Betrieb Sorgfaltspflichten verletzt worden wären (vgl. REY, a.a.O., Rz. 877).

4.3.1.5 Die Beschwerdeführerinnen machen ausserdem geltend, die Vorinstanz sei nach dem Grundsatz der Redundanz im Luftverkehr dazu verpflichtet gewesen, eine Alternative zum vorhandenen Betankungsverfahren bereitzustellen. Sie machen somit eine Unterlassung (zu den Grundlagen vgl. oben 3.3.2) geltend.

Eine Rechtsgrundlage, woraus eine Handlungspflicht, welche das Anbieten einer Alternative zum bestehenden Betankungsverfahren vorsieht, abgeleitet werden könnte, wird weder von den Beschwerdeführerinnen geltend gemacht noch ist eine solche ersichtlich. Somit kann nicht von einer Unterlassung auf einen hypothetischen Kausalzusammenhang geschlossen werden. Die Voraussetzungen für eine Haftung sind auch diesbezüglich nicht erfüllt.

4.3.2 Die Beschwerdeführerinnen machen im Weiteren geltend, dass das Bereitstellen der nach ihrer Ansicht nicht betriebssicheren Plattform ein haftungsbegründendes Verhalten der Vorinstanz darstelle, denn sie habe nichts unternommen, um Unfälle wie denjenigen vom 18. Juni 2008 zu verhindern. Der Vorwurf bezieht sich demnach sinngemäss auf die Schaffung eines gefährlichen Zustandes.

4.3.2.1 Ob ein Vorgang als aktive Handlung oder als Unterlassung qualifiziert wird, ist aufgrund der konkreten Umstände zu beurteilen (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts A-1432/2011 vom 1. September 2011 E. 6.3). Beispiele aus der Rechtsprechung für Unterlassungen zeigen,

dass der typische Fall einer Unterlassung dann vorliegt, wenn eine Situation geschaffen wurde, die durch Personen gesichert oder koordiniert werden müsste, um Gefahren zu vermeiden (vgl. z.B. BGE 121 III 358 E. 4a; BVGE 2010/4 E. 4).

4.3.2.2 In der Bereitstellung der mobilen Plattform ist grundsätzlich ein aktives Handeln zu sehen, hat doch die Vorinstanz dadurch ein Konzept für die Betankung der Helikopter auf ihrem Flugplatz als Teil dessen Infrastruktur geschaffen. Allerdings waren weder Einsatz noch Ausgestaltung und Konstruktionsweise der Plattform zum Zeitpunkt ihrer Indienststellung oder zum Zeitpunkt des Unfalls vom 18. Juni 2008 einer rechtlichen Normierung unterworfen (vgl. Untersuchungsbericht Nr. u2110, S. 15; oben 4.3.1.3). Der geschaffene Zustand kann somit nicht aufgrund verletzter Rechtsnormen als widerrechtlich bezeichnet werden. Dass die Plattform an sich für den verunglückten Helikopter HB-XVB ausreichende Abmessungen aufwies und deshalb nicht an sich als gefährlich bezeichnet werden kann, wurde bereits dargelegt (vgl. oben E. 4.4.1.3).

Es ist hingegen zu prüfen, ob im Umstand, dass die Vorinstanz als Betreiberin des Flugplatzes und seiner Infrastruktur die Plattform nicht in einer Weise sicherte, welche verhindert hätte, dass der Helikopter HB-XVB mit der Skiplatte unter den Plattformrand geriet und hängen blieb, eine Unterlassung i.S. der oben beschriebenen Rechtsprechung (vgl. oben 4.3.2.1) zu sehen ist und ob dieses Verhalten eine Haftung begründet.

4.3.2.3 Wer einen Zustand schafft oder aufrecht erhält, der einen anderen schädigen könnte, ist verpflichtet, die zur Vermeidung eines Schadens erforderlichen Vorsichtsmassnahmen zu treffen (REY, a.a.O, Rz. 753). Dieser sog. Gefahrensatz dient einerseits bei der Beurteilung des Kausalzusammenhangs zwischen einer Unterlassung und dem eingetretenen Schaden, andererseits ist ihm zu entnehmen, dass eine Vernachlässigung der gebotenen Schutzmassnahmen eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht resp. Sorgfaltspflicht darstellt (BGE 124 III 297 E. 5b).

4.3.2.4 Gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts (BGE 124 III 297 E. 5b; Urteil des Bundesgerichts 4C.119/2000 vom 2. Oktober 2000 E. 2b; REY, a.a.O., Rz. 755) ist der Gefahrensatz zur Begründung des Verschuldens beizuziehen. Da vorliegend jedoch ein Fall der Staatshaftung zu beurteilen ist, welche als Kausalhaftung ausgestaltet ist und auf das haftungsbegründende Element des Verschuldens verzichtet, würde

die Beantwortung der Frage nach der Verletzung des Gefahrensatzes – d.h. ob ein Verschulden vorliegt oder nicht – keine Antwort hinsichtlich der Haftung liefern. Mit anderen Worten wäre es unbedeutend, ob der Gefahrensatz verletzt wurde oder nicht. Deshalb ist in den Fällen der Kausalhaftung die Anwendung des Gefahrensatzes nicht auf die Frage des Verschuldens zu beschränken, sondern kann auf die Feststellung der Widerrechtlichkeit ausgedehnt werden (vgl. BGE 132 II 305 E 4.1). Dies ist insbesondere im Zusammenhang mit der Annahme von Verkehrssicherungspflichten bei der Verletzung von absoluten Rechtsgütern von Bedeutung (Urteile des Bundesgerichts 4A_520/2007 vom 31. März 2008 E. 2.1 sowie 4C.119/2000 vom 2. Oktober 2000 E. 2b; REY, a.a.O., Rz. 756 f.). Mit dem Vorwurf, eine nicht betriebssichere Plattform bereitgestellt zu haben, machen die Beschwerdeführerinnen sinngemäss geltend, es seien solche Verkehrssicherungspflichten resp. Sorgfaltspflichten verletzt worden.

Inwiefern solche Verkehrssicherungspflichten bestehen und wie weit sie im Einzelnen reichen, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab, wobei als Massstab insbesondere gesetzliche Sicherheitsvorschriften für den Betrieb einer spezifischen Anlage heranzuziehen sind (BGE 130 III 193 E. 2.3; Urteil des Bundesgerichts 4A_22/2008 vom 10. April 2008, E. 15.1). Das Bundesgericht hat sich detailliert zu den Voraussetzungen und den Grenzen der Verletzung des Gefahrensatzes resp. von Verkehrssicherungspflichten geäussert (z.B. BGE 130 III 193 E. 2.3; Urteil des Bundesgerichts 4A_235/2007 vom 1. Oktober 2007 E. 5.2). Die Verkehrssicherungspflicht verlangt, dass der Benutzer einer Anlage vor nicht ohne weiteres erkennbaren Gefahren, die sich als eigentliche Fallen erweisen und auch bei vorsichtigem Verhalten nicht vermieden werden können, geschützt werden muss. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass eine Sache oder Anlage gemäss ihrer Bestimmung benutzt wird. Nicht jede Gefahrenquelle stellt auch einen Mangel dar, dem durch den Verantwortlichen im Rahmen seiner Verkehrssicherungspflichten Rechnung getragen werden müsste (BGE 123 III 306 E. 3b; Urteil des Bundesgerichts 4A_612/2010 vom 14. Februar 2011 E. 2.3). Die Grenze der Verkehrssicherungspflicht bildet die Zumutbarkeit, wobei Schutzmassnahmen nur im Rahmen des nach der Verkehrsübung Erforderlichen und Möglichen verlangt werden können. Eine weitere Schranke der Verkehrssicherungspflicht liegt gemäss Bundesgericht in der Selbstverantwortung des Einzelnen. Der Verantwortliche ist nicht dazu verpflichtet, alle erdenklichen Sicherheitsvorkehren zu treffen, um eine drohende Gefahr schadlos abzuwenden. Erwartet wird, was besondere Vorschriften

explizit verlangen oder was sich aufgrund allgemein gebotener Vorsichtsregeln und nach Lage der Verhältnisse als erforderliche, zweckmässige und zumutbare Sicherheitsmassnahme erweist. Dabei hängt der Umfang der Schutzpflicht auch von den Kenntnissen bzw. der Schutzbedürftigkeit der beteiligten Personen ab. Je grösser die Schutzbedürftigkeit und je grösser das Risiko einer eintretenden Gefahr, desto umfangreicher sind auch die zu treffenden Vorsichtsmassnahmen auszugestalten. Von der geschädigten Person kann jedoch immer auch verlangt werden, dass sie die den Umständen und ihren Kenntnissen entsprechende und im Durchschnitt übliche Sorgfalt anwendet (BGE 123 III 306 E. 3b; Urteil des Bundesgerichts 4A_612/2010 vom 14. Februar 2011 E. 2.3; PIERRE TSCHANNEN/ULRICH ZIMMERLI/MARKUS MÜLLER, Allgemeines Verwaltungsrecht, 3. Aufl., Bern 2009, S. 587 f., Rz. 41; JAUN, a.a.O., S. 33).

4.3.2.5 Die Gefahr, dass ein Helikopter von der Plattform rutscht, sich mit seiner Landekufe oder dem daran befestigten Skibrett darunter verfängt und eine Kette von unfallbegünstigenden Ereignissen oder Reaktionen ausgelöst wird, kann zwar nicht als ohne weiteres erkennbar bezeichnet werden, doch ist in ihr auch nicht eine eigentliche Falle zu sehen. Spätestens von dem Moment an, da der Helikopter mit einer Kufe neben der Plattform zu stehen kam, ist der Vorgang nicht mehr der bestimmungsgemässen Nutzung zuzuordnen, wird doch bei einer Helikopterlandung von oben auf die Plattform aufgesetzt, wobei sich die bei der Plattform bestehende Bodenfreiheit nicht als Hindernis erweisen kann. Im Übrigen handelt es sich bei der Plattform um eine Vorrichtung, welche sich auf dem Helikopterlandeplatz befindet. Dass Vorrichtungen und Gegenstände in der Nähe oder auf dem Landeplatz potentielle Gefahrenquellen (Kollision, Touchieren, Wegwehen, etc.) für ein Luftfahrzeug darstellen, darf als Allgemeinwissen eines Piloten vorausgesetzt werden. Wenn ein vollständig zugeschneiter Stein im alpinen Gelände abseits der Piste nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts nicht als atypische, fallenartige Gefahr betrachtet werden kann (Urteil des Bundesgerichts 4C.54/2004 vom 1. Juni 2004 E. 2.5.2), ist auch die Helikopterplattform nicht als eine Vorrichtung zu betrachten, welche den Piloten mit einer abwegigen, fallenartigen Gefahr überraschte und die Vorinstanz dazu verpflichtet hätte, besondere Sicherheitsvorkehrungen zu treffen (vgl. Urteil des Bundesgerichts 4A_235/2007 vom 1. Oktober 2007 E. 4).

Vielmehr darf von jedem Piloten erwartet werden, dass er sich der seiner Tätigkeit inhärenten Gefahren bewusst ist (vgl. Urteil des Bundesgerichts 4A_612/2010 vom 14. Februar 2011 E. 5.3). Als lizenzierter Privatpilot für

den von ihm gesteuerte Helikopter-Typ hat der Pilot der HB-XVB über mehrere Jahre Erfahrung gesammelt, unter anderem auch bei der Landung auf Plattformen (vgl. oben 3.3.2.3). Dabei konnten ihm auch die Risiken einer Landung auf einer Plattform nicht verborgen bleiben. Als Kommandant eines Helikopters trug er die Verantwortung für sein Handeln und das Flugverhalten des Helikopters (vgl. BGE 130 II 193 E. 2.3; Urteile des Bundesgerichts 4A_612/2010 vom 14. Februar 2011 E. 2.3, 4A_235/2007 vom 1. Oktober 2007 E. 5.5.1.1 und 4C.54/2004 vom 1. Juni 2004 E. 2.3).

Eine weitere Schranke der Verkehrssicherungspflichten bildet die Zumutbarkeit, wobei insbesondere auch zu prüfen ist, ob eine Schutzmassnahme technisch umgesetzt werden kann und eine gewisse Effizienz zur Bannung der Gefahr aufweist (vgl. Urteil des Bundesgerichts 4A_612/2010 vom 14. Februar 2010 E. 2.3). Angesichts der Konstruktion der Plattform ist es zweifelhaft, ob weitere Vorsichtsmassnahmen – wie beispielsweise das Anbringen einer den Abstand zwischen Boden und Plattformunterkante verschliessenden Abdeckung – im vorliegenden Fall den Unfall verhindert hätten: Da es die Mobilität der Plattform erfordert, dass ein Spalt zwischen einer solchen Abdeckung und dem Boden bleibt, ist es fraglich, ob eine bessere Abdeckung den Ablauf der Ereignisse wesentlich anders beeinflusst hätte, ist die Wahrscheinlichkeit doch gross, dass sich die flache Skiplatte trotz allem unter diese Abdeckung geschoben hätte. Eine solche Massnahme kann jedenfalls nicht ohne weiteres als effizient bezeichnet werden (vgl. Urteil des Bundesgerichts 4A_235/2007 vom 1. Oktober 2007 E. 5.5.1.2 f.). Der Zumutbarkeit entbehren auch andere Vorsichtsmassnahmen, wie die von den Beschwerdeführenden geltend gemachte ausschliessliche Zulassung von für Landungen auf einer Plattform ausgebildeter Piloten und dem alternativen Betankungsverfahren für andere Piloten sowie der generellen Hilfestellung bei der Landung durch Einweisposten. Massnahmen dieser Art würden – wie bereits dargestellt (vgl. E. 3.3.2.4 f.) und in Anbetracht der in der Fliegerei geltenden Selbstverantwortung und Letztentscheidbefugnis des Kommandanten eines Luftfahrzeugs (vgl. oben E. 3.3.2.2) – den Rahmen des nach der Verkehrsübung Erforderlichen übersteigen. Die Verkehrssicherungspflicht ist nicht unmittelbar verhaltensbezogen, sondern knüpft an der potentiell schadenstiftenden Gefahrenquelle an, wobei sie einen im konkreten Fall durch den Betreiber der Gefahrenquelle zu gewährenden Sicherheitsstandard setzt. Aus ihr kann sodann – auch im Lichte der Verhältnismässigkeit – keine Verpflichtung abgeleitet werden, welche der Vorinstanz das Ergreifen weiterer Vorsichtsmassnahmen zur

Sicherung der Plattform auferlegt hätte (vgl. Urteile des Bundesgerichts 4A_235/2007 vom 1. Oktober 2007 E. 5.5.1.1 und 4C.54/2004 vom 1. Juni 2004 E. 2.3; JAUN, a.a.O., S. 292). Schliesslich durfte die Vorinstanz darauf vertrauen, dass die Plattform von ausgebildeten und lizenzierten Piloten benutzt wird, welche ihr Handwerk beherrschen, dies etwa im Gegensatz zu den Benutzern einer Skipiste, welche einen völlig unterschiedlichen Stand von Kenntnissen und Fähigkeiten ausweisen.

4.3.3 Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die durch die Vorinstanz bereitgestellte Plattform für den verunglückten Helikopter HB-XVB ausreichend bemessen war. Sie hat den Piloten bei sachgerechter Verwendung nicht mit einer atypischen, fallenartigen Gefahr konfrontiert. Vielmehr trägt der Helikopterpilot ein Mass an Selbstverantwortung, an welchem die Verkehrssicherungspflicht der Vorinstanz eine Grenze fand. Eine Verantwortlichkeit des Flugplatzbetreibers wurde aus diesen Gründen durch die Vorinstanz zu Recht verneint.

5.

Aus den Akten – insbesondere aus dem Untersuchungsbericht Nr. u2110 sowie den persönlichen Schilderungen des Piloten – geht hervor, dass der Unfall der HB-XVB vom 18. Juni 2008 auf eine Abfolge verschiedener Ereignisse zurückzuführen ist. Tatsache ist, dass der Pilot kurz nach dem Start bemerkte, dass der Treibstoff für den Rückflug nach Bern nicht mehr ausreichen würde, dass er auf dem Flughafen Grenchen deshalb zur Betankung eine Zwischenlandung einlegen musste und sich sein persönlicher Zeitplan für den Nachmittag des 18. Juni 2008 mit der Rückreise nach Zürich verzögerte. Diese Umstände setzten den Piloten bewusst oder unbewusst unter Druck. Im Weiteren steht fest, dass der Anflug auf den Flugplatz sowie das air taxi-Manöver – resp. die Kommunikation mit dem Flugverkehrsleiter – von mehreren Missverständnissen geprägt waren. Ebenso steht fest, dass der Helikopter mit relativ hoher Sinkgeschwindigkeit zunächst auf der Plattform aufsetzte, dadurch eine hüpfende Bewegung begann und aufgrund unzureichender Steuerbefehle des Piloten nach links driftete, schliesslich über den Plattformrand hinaus geriet, mit der linken Kufe auf dem Boden aufsetzte und nun – wiederum aufgrund fehlender Steuereingaben an den Heckrotor verursacht – eine Drehung im Gegenuhrzeigersinn begann (vgl. Untersuchungsbericht u2110, S. 15 f.).

Es ist davon auszugehen, dass das typspezifische Verhalten des Helikopters bei der Landung dem Piloten mit zahlreichen auf diesem Typ absol-

vierten Flugstunden bekannt war, dass jedoch die allgemeine Stresssituation dazu führte, dass ihm sowohl die notwendige Ruhe als auch die Konzentration fehlten und er dadurch der Lage nicht Herr war. Unzureichende Steuerbefehle, welche die aufgetretenen Effekte nicht auszugleichen vermochten, sondern die Flugstabilität des Helikopters weiter beeinträchtigten, führten letztendlich zur Zerstörung des Helikopters. Die Unfallursache liegt in der Verkettung unglücklicher Umstände, Ereignisse und Faktoren sowie im Steuerverhalten des Piloten und den Flugeigenschaften des Typs AS350 B2.

6.
In ihrer Beschwerdeschrift vom 10. November 2010 beantragen die Beschwerdeführerinnen, es seien weitere Abklärungen zum Sachverhalt zu treffen. Mit dem umfassenden, unabhängigen und detailliert recherchierten Untersuchungsbericht Nr. u2110 erübrigen sich jedoch weitere Abklärungen, die Erhebung von Beweismitteln oder Zeugenbefragungen durch das Bundesverwaltungsgericht.

Die Beschwerdeführerinnen machen ausserdem geltend, das anwendbare Verfahrensrecht (einschliesslich des Anspruchs auf rechtliches Gehör) sei durch die Verfügung der Vorinstanz verletzt worden, ohne dies jedoch in ihrer Beschwerdeschrift weiter zu substantiieren. In ihrer Replik führen die Beschwerdeführerinnen sodann aus, dass in der Abweisung ihres Sistierungsgesuchs eine Verletzung des rechtlichen Gehörs zu sehen sei, habe die Vorinstanz doch ohne Abwarten des Untersuchungsberichts des Büros für Flugunfalluntersuchungen und damit ohne ausreichende Sachverhaltsabklärung verfügt.

Die Prüfung der Akten ergibt, dass die Beschwerdeführerinnen mehrfach Gelegenheit hatten, sich zur Sache und zu den der Sachverhaltsermittlung dienenden Medien (Filmaufnahmen) und Gegenständen zu äussern. Davon machten sie auch Gebrauch, u.a. anlässlich eines Augenscheins auf dem Flughafen Grenchen sowie durch die Stellungnahme zur Abschrift des Funkverkehrs. Eine Verletzung des rechtlichen Gehörs liegt deshalb nicht vor.

Insgesamt ergibt sich, dass die Vorinstanz zu Recht ihre Verantwortung gemäss Art. 19 VG verneint und das Schadenersatzbegehren der Beschwerdeführerinnen abgewiesen hat. Mit ihrem Entscheid hat die Vorinstanz kein Bundesrecht verletzt. Die gegen diesen Entscheid erhobene Beschwerde erweist sich demnach als unbegründet und ist vollumfänglich

abzuweisen. Eine Prüfung der Höhe des Schadens erübrigt sich und das Editionsbegehren der Beschwerdeführerinnen erweist sich als gegenstandslos.

7.
Bei diesem Ausgang des Verfahrens gelten die Beschwerdeführerinnen als unterliegende Parteien, weshalb sie in Anwendung von Art. 63 Abs. 1 VwVG die Verfahrenskosten zu tragen haben. Diese sind auf Fr. 20'000.-- festzusetzen (Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]) und mit dem in derselben Höhe geleisteten Kostenvorschuss zu verrechnen.

8.
Ganz oder teilweise obsiegende Parteien haben für ihnen erwachsene notwendige und verhältnismässig hohe Kosten Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 64 Abs. 1 VwVG und Art. 7 Abs. 1 VGKE).

Angesichts ihres Unterliegens steht den Beschwerdeführerinnen keine Parteientschädigung zu (Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 Abs. 1 VGKE).

Der Vorinstanz ist trotz Obsiegens gemäss Art. 7 Abs. 3 VGKE keine Parteientschädigung zuzusprechen (vgl. ANDRÉ MOSER/MICHAEL BEUSCH/LORENZ KNEUBÜHLER, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, Basel 2008, S. 209, 215, Rz. 4.48, 4.66).

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerde wird abgewiesen.

2.
Die Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 20'000.-- werden den Beschwerdeführerinnen auferlegt. Sie werden mit dem geleistete Kostenvorschuss von Fr. 20'000.-- verrechnet.

3.
Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.

4.

Dieses Urteil geht an:

– die Beschwerdeführerinnen (Gerichtsurkunde)
– die Vorinstanz (Gerichtsurkunde)
– das Generalsekretariat UVEK (Gerichtsurkunde)

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

Der vorsitzende Richter:	Der Gerichtsschreiber:
Christoph Bandli	Stephan Metzger

Rechtsmittelbelehrung:

Entscheide des Bundesverwaltungsgerichts auf dem Gebiet der Staatshaftung können beim Bundesgericht angefochten werden, wenn der Streitwert mindestens Fr. 30'000.– beträgt oder wenn sich eine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung stellt (Art. 85 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2 des Bundesgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 [BGG, SR 173.110]). Steht die Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten offen, kann sie innert 30 Tagen nach Eröffnung dieses Entscheides beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, erhoben werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 BGG). Die Frist steht still vom 15. Juli bis und mit dem 15. August (Art. 46 Abs. 1 Bst. b BGG). Die Rechtsschrift ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie die beschwerdeführende Partei in Händen hat, beizulegen (vgl. Art. 42 BGG).

Versand: