

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2012.00410 vom 21. November 2012

ZH Verwaltungsgericht, 2012-11-21, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht__VB.2012.00410

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2012.00410 du 21 novembre 2012

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2012.00410 del 21 novembre 2012

Regeste

Kürzung der Entschädigung | [Welche Sicherheitsvorkehrungen sind beim Laden eines Modellflugzeug-Akkus zu beachten?] Das Gesetz über die Gebäudeversicherung enthält keine eigenen Bestimmungen, wann das Verhalten einer geschädigten Person als (grob-)fahrlässig zu qualifizieren sei. Es ist hier auf die entsprechenden Kriterien des privaten Haftpflichtrechts abzustellen (E. 2.1). Polizeirechtliche und technische Vorschriften konkretisieren die zu beachtende Sorgfalt. Ihre Missachtung stellt in der Regel eine zivilrechtliche Fahrlässigkeit dar. Dasselbe gilt für die Richtlinien anerkannter Fachverbände; sie kodifizieren ebenfalls die gebotene Sorgfalt (E. 2.4). Es ist grobfahrlässig, einen Lithium-Polymer-Akku entgegen den Empfehlungen des Ladegeräteherstellers unbeaufsichtigt in einem brennbaren Modellflugzeug eingebaut aufzuladen. Als Nutzerin oder Nutzer hat man sich an die produktspezifischen Sicherheitsvorschriften zu halten, wie sie in den offiziellen Bedienungsanleitungen der Hersteller umschrieben sind. Einzig wenn diese Anleitungen erkennbar falsch sind, kann (und muss) von ihnen abgewichen werden (E. 4.3-7). Abweisung.

Erwägungen

E. 4

Abteilung VB.2012.00410 Urteil der 4. Kammer vom 21. November 2012 Mitwirkend: Abteilungspräsident Jso Schumacher (Vorsitz), Verwaltungsrichter Peter Sprenger, Verwaltungsrichter André Moser, Gerichtsschreiber Martin Tanner. In Sachen A B, beide vertreten durch RA C, Beschwerdeführende, gegen Gebäudeversicherung des Kantons Zürich, Beschwerdegegnerin, betreffend Kürzung der Entschädigung, hat sich ergeben: I. Die Eheleute A und B sind die Eigentümer eines in X gelegenen Gebäudes. Am 22. Juni 2010 lud B im Bastelraum seines Hauses einen in einem Modellflugzeug eingebauten Akku auf. Während des Ladevorgangs entzündete sich dieser Akku, was zu einem Gebäudebrand führte. B meldete den Vorfall am Folgetag bei der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich. Diese anerkannte mit Verfügung vom 21. Juli 2010 den Schaden im geschätzten Umfang von Fr. 120'000.-; einen allfälliger Abzug wegen Selbstverschuldens behielt sie ausdrücklich vor. Mit Verfügung vom 29. März 2011 legte die Gebäudeversicherung die Gesamtschadenssumme auf Fr. 122'659.30 fest. Wegen grobfahrlässiger Schadensverursachung kürzte sie diesen Betrag um Fr. 24'500.- und setzte die Entschädigung unter Berücksichtigung von Skontoabzügen auf insgesamt Fr. 98'063.- fest. Am 2. Mai 2011 liessen A und B Einsprache gegen die Verfügung vom 29. März 2011 erheben und beantragen, der Schaden sei ihnen ungekürzt zu vergüten. Die Gebäudeversicherung wies diese Einsprache mit Entscheid vom 9. Dezember 2011 ab. II. Am 16. Januar 2012 liessen A und B an das Baurekursgericht rekurrieren. Dieses wies das

Rechtsmittel mit Entscheid vom 16. Mai 2012 ab. III. A und B liessen dagegen am 25. Juni 2012 beim Verwaltungsgericht Beschwerde erheben und folgende Anträge stellen: "1. Es sei in Gutheissung der Beschwerde die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, den Beschwerdeführern den Betrag von Fr. 24'500.00, zuzüglich 5% Zins seit Schadensdatum 22. Juli 2010, um welchen sie die Entschädigung gekürzt hat, zu bezahlen; 2. unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Beschwerdegegnerin." Das Baurekursgericht liess sich am 5. Juli 2012 mit dem Schluss auf Abweisung der Beschwerde vernehmen. Die Gebäudeversicherung beantwortete am 16. Juli 2012 die Beschwerde ablehnend. A und B liessen sich dazu am 20. August 2012 vernehmen. Die Gebäudeversicherung reichte am 27. August 2012 eine entsprechende Stellungnahme ein. Dazu liessen A und B am 21. September 2012 innert erstreckter Frist Stellung nehmen. Eine weitere Eingabe der Gebäudeversicherung datiert vom 26. September 2012. Die Kammer erwägt: 1. Gemäss § 70 in Verbindung mit § 5 Abs. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG, LS 175.2) prüft das Verwaltungsgericht seine Zuständigkeit von Amtes wegen. Rekursentscheide des Baurekursgerichts über Anordnungen der Beschwerdegegnerin im Versicherungsbereich können nach § 76 des Gesetzes über die Gebäudeversicherung vom 2. März 1975 (GebVG, LS 862.1) in Verbindung mit § 41 Abs. 1, § 19 Abs. 3 Satz 1 und §§ 42–44 e contrario VRG beim Verwaltungsgericht mit Beschwerde angefochten werden. Der Streitwert beträgt Fr. 24'500.-. Entsprechend ist die vorliegende Beschwerde in Dreierbesetzung zu erledigen ist (§ 38 Abs. 1 in Verbindung mit § 38b Abs. 1 lit. c VRG).

2. 2.1 Die Kürzung der Gebäudeversicherungsentschädigung ist in § 70 GebVG geregelt. Gemäss dessen Ziffer 1 wird die Entschädigung nach dem Verschulden des Versicherten gekürzt, wenn der Versicherte den Schaden grobfahrlässig verursacht oder die zur Schadenverhütung erforderlichen Massnahmen grobfahrlässig unterlassen hat. Das Gesetz über die Gebäudeversicherung enthält keine eigenen Bestimmungen, wann das Verhalten einer geschädigten Person als (grob-)fahrlässig zu qualifizieren ist. Es ist hier auf die entsprechenden Kriterien des privaten Haftpflichtrechts abzustellen (Stephan Fuhrer in: Urs Glaus/Heinrich Honsell [Hrsg.], Gebäudeversicherung, Basel 2009, S. 305 N. 25).

2.2 Fahrlässigkeit wird als Mangel an der unter den gegebenen Umständen erforderlichen Sorgfalt definiert. Massstab für die erforderliche Sorgfalt bildet dabei das an einem bestimmten Ort, in einer bestimmten Gegend oder in einem bestimmten Berufszweig übliche Verhalten in einer bestimmten Situation (Heinz Rey, Ausservertragliches Haftpflichtrecht, 4. A., Zürich etc. 2008, N. 843). Anders als im Strafrecht gilt im Haftpflichtrecht ein objektiver Fahrlässigkeitsbegriff: Der Mangel der Sorgfalt wird festgelegt durch einen Vergleich des tatsächlichen Verhaltens des Schädigers mit dem hypothetischen Verhalten eines durchschnittlich sorgfältigen Menschen in der Situation des Schädigers. Subjektive Umstände werden insofern in die Betrachtung einbezogen, als etwa das Alter des Schädigers, sein Beruf oder seine Erfahrung zu berücksichtigen sind (Rey, N. 844 und N. 847; Michael Süsskind, Basler Kommentar, 2012, Art. 14 VVG N. 18 und 19).

2.3 Grobe Fahrlässigkeit liegt bei einer Verletzung der elementarsten Vorsichtsgebote vor. Es werden Massnahmen nicht ergriffen, die jedem verständigen Menschen in der gleichen Lage und unter den gleichen Umständen hätten einleuchten müssen; grobe Fahrlässigkeit erfordert dabei nicht zwingend ein besonders waghalsiges oder mutwilliges Verhalten (BGr, 18. Februar 2004, 4C.286/2003, E. 3.1). Demgegenüber wird leichte Fahrlässigkeit negativ als jede Fahrlässigkeit umschrieben, die nicht grob ist. Bei der leichten Fahrlässigkeit hat der Schädiger zwar nicht die elementarsten Vorsichtsgebote verletzt, aber dennoch das Mass an Sorgfalt ausser Acht gelassen, welches die Verkehrssitte

von einer Person, die in gleichen Verhältnissen steht wie der Handelnde, unter den konkreten Umständen erfordert (Christian Heierli/Anton Schnyder, Basler Kommentar, 2011, Art. 41 OR N. 50). 2.4 Polizeirechtliche und technische Vorschriften konkretisieren die zu beachtende Sorgfalt. Ihre Missachtung stellt in der Regel eine zivilrechtliche Fahrlässigkeit dar. Dasselbe gilt für die Richtlinien anerkannter Fachverbände; sie kodifizieren ebenfalls die gebotene Sorgfalt (Karl Oftinger/Emil Stark, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Erster Band: Allgemeiner Teil, 5. A., Zürich 1995, § 5 N. 98 und N. 100). Schliesslich dienen auch die Bedienungsanleitungen technischer Geräte der Schadensvermeidung, weshalb auch sie bei der Beurteilung der Verschuldensfrage zu berücksichtigen sind. So darf gemäss Art. 3 Abs. 4 lit. d des Bundesgesetzes vom 12. Juni 2009 über die Produktesicherheit (SR 930.11) ein Produkt nur dann in Verkehr gebracht werden, wenn dessen Bedienungsanleitung seinem spezifischen Gefährdungspotential entspricht. 2.5 Unerheblich ist im vorliegenden Zusammenhang, dass offenbar das Statthalteramt das Verhalten des Beschwerdeführers mit Strafbefehl vom 26. Juli 2011 als leichte Fahrlässigkeit wertete. Denn gemäss Art. 53 Abs. 2 des Obligationenrechts (SR 220) ist das strafgerichtliche Erkenntnis mit Bezug auf die Beurteilung der Schuld für den (Zivil-)Richter nicht verbindlich. 3. 3.1 Nach übereinstimmender Darstellung der Parteien liegt der Beschwerde folgender Sachverhalt zu Grunde: Der Beschwerdeführer betreibt seit rund dreissig Jahren Modellflug als Hobby. Am 22. Juni 2010 lud er mit einem Schnellladegerät der Marke Graupner (Typ Ultramat 16) einen Lithium-Polymer-Akkumulatoren (nachstehend Li-Po-Akku) auf, wobei dieser Akku in einem Modellsegelflugzeug eingebaut war. Das Segelflugzeug war dabei an einer Wand des Bastelraums der Liegenschaft der Beschwerdeführenden aufgehängt; das Ladegerät stand auf einem Holztablar. Aus nicht näher bekannten Gründen entzündete sich der Li-Po-Akku während des Ladevorgangs. Dies löste im Bastelraum einen Brand aus, welcher wiederum zum Gebäudeschaden von Fr. 122'659.30 führte. Der Beschwerdeführer befand sich während des fraglichen Zeitraums auf einer Velotour; demgegenüber hielt sich die Beschwerdeführerin im Haus auf. 3.2 Die Beschwerde wirft der Vorinstanz im Wesentlichen vor, diese gehe fälschlicherweise davon aus, er hätte den Li-Po-Akku mit dem Schnellladegerät im Freien laden müssen. Die Gebrauchsanweisung für das Schnellladegerät Graupner Ultramat 16 enthalte keinen entsprechenden Hinweis. Die anderslautende Feststellung der Vorinstanz sei schlicht aktenwidrig. Eine solche Empfehlung finde sich lediglich in einem von der Polizei im Rahmen der polizeilichen Ermittlungen aus dem Internet heruntergeladenen Merkblatt über den allgemeinen Umgang mit diesem Akkutyp. Halte sich ein Konsument an die Gebrauchsanweisungen des Herstellers, brauche er keine Recherchen zu betreiben, ob allenfalls noch weitergehende Sicherheitsvorkehrungen zu treffen seien. Der Beschwerdeführer sei auch nicht gehalten gewesen, den Akku während des Ladevorgangs aus dem Modellflugzeug auszubauen; eine solche Pflicht sei selbst von der Vorinstanz als realitätsfremd bezeichnet worden. Denn bei einem Ausbau des Akkus aus dem fraglichen Modell müssten zahlreiche eng um den Akku herum eingebaute Komponenten, namentlich Steuerungselemente, bei jedem Ladevorgang zusätzlich ausgebaut werden, was völlig unpraktikabel sei. 3.3 Ferner sei zwar richtig, dass die Bedienungsanleitung für den Graupner Ultramat 16 die Verwendung eines Li-Po-Sicherheitskoffers empfehle, in welchen der Akku während des Ladevorgangs gelegt werden könne. Hierbei handle es sich aber bloss um eine Empfehlung, die in keiner Weise mit einer unbedingt erforderlichen Sicherheitsmassnahme gleichzusetzen sei. Zudem existierten auch viele Geräte des täglichen Gebrauchs wie Mobiletelefone, Laptops oder

Elektrobikes, bei denen der Akku während des Ladevorgangs nicht ausgebaut werden müsse. Das Modellflugzeug möge zwar brennbar sein; kein Mensch baue aber deswegen den fest eingebauten Akku aus dem Modellflugzeug aus, so wenig wie Laptop-Akkus ausgebaut und zum Laden in einen feuerfesten Koffer gesteckt würden. 3.4 Dem Beschwerdeführer könne auch nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass er den Ladevorgang nicht pausenlos überwacht habe. Vorliegend habe sich die Beschwerdeführerin unbestrittenermassen im Haus und zum Teil in den fraglichen Räumen aufgehalten. Es müsse genügen, wenn sich eine Person in der Nähe der Ladevorrichtung aufhalte und so die Möglichkeit habe, eine allfällige Fehlfunktion zu erkennen. Alles andere stelle überspitzte Anforderungen an die Sorgfaltspflicht und würde das Hobby des Beschwerdeführers verunmöglichen.

E. 4.1

Nachstehend gilt es zu prüfen, ob das Verhalten des Beschwerdeführers als grobfahrlässig im Sinn von § 70 Ziff. 1 GebVG zu qualifizieren ist, was wiederum eine Reduktion des Versicherungsanspruchs rechtfertigt. Wie oben dargelegt, konkretisieren die Richtlinien von Fachverbänden und die produktspezifischen Bedienungsanleitungen der Hersteller technischer Geräte den zu beachtenden Sorgfaltsmassstab. Die Vereinigung Kantonalen Feuerversicherungen, mithin ein anerkannter Fachverband, hat eine Brandschutzrichtlinie zur Brandverhütung erlassen. Diese schreibt in Ziff. 3.3.2 Abs. 1 vor, dass Energieverbraucher nach Angaben der Hersteller aufzustellen und zu betreiben seien. Insbesondere müsse darauf geachtet werden, dass elektronische Geräte keine Gebäudeteile oder Gegenstände unzulässig erwärmen oder entzündeten. Das vom Beschwerdeführer verwendete Ladegerät der Marke Graupner Typ Ultramat 16 war an das Stromnetz des Gebäudes angeschlossen und fällt damit in den Anwendungsbereich besagter Brandschutzrichtlinie.

E. 4.2

Die Beschwerdegegnerin bezieht sich in ihrer Eingabe teilweise auf die Bedienungsanleitung für das Ladegerät Typ Ultramat 16 S, da diejenige für das Vorgängermodell Ultramat 16 im Internet nicht abrufbar sei. Dies trifft nicht zu; auch die Bedienungsanleitung für den Typ Ultramat 16 ist auf der Internetseite Graupners zugänglich (www.graupner.de/mediaroot/files/6441_ULTRAMAT_16__de_en_fr_it.pdf). Beide Anleitungen stimmen – wie auch die Beschwerdeführenden anerkennen – in den nachstehend relevanten Punkten wörtlich überein.

E. 4.3

Graupner hält die Nutzerinnen und Nutzer seines Ladegeräts dazu an, vor allem die Warn- und Sicherheitshinweise in der Bedienungsanleitung zu beachten. Im entsprechenden Kapitel heisst es unter anderem: "Das Ladegerät und die zu landende Batterie muss während des Betriebs auf einer nicht brennbaren, hitzebeständigen und nicht leitenden Unterlage stehen! Niemals direkt auf den Autositzen, Teppiche o.ä. abstellen! Auch sind brennbare oder leicht entzündliche Gegenstände von der Ladeanordnung fernzuhalten. Auf gute Belüftung achten. Akkus können durch einen Defekt explodieren oder brennen! [...] Lassen Sie das Ladegerät niemals unbeaufsichtigt an der Stromversorgung angeschlossen." An anderer Stelle findet sich in der Bedienungsanleitung folgende Hinweise zum Umgang mit Akkus: "Beim Laden und während des Betriebs der Akkus kann Knallgas (Wasserstoff) entstehen, achten Sie deshalb auf ausreichende Belüftung. [...] Akkus können durch einen

Defekt Explodieren oder brennen. Wir empfehlen daher bei allen Li-Akkus sowie NiCd und NiMH-Akkus die Akkus in einem LiPo-Sicherheitskoffer Best.-Nr. 8370 oder 8371 zu laden. "

E. 4.4

Wie die Beschwerde zu Recht festhält, findet sich in der Bedienungsanleitung kein Hinweis darauf, dass das Ladegerät nur im Freien verwendet werden dürfte. Die Benützung im Gebäudeinnern vermag daher für sich genommen keine Sorgfaltspflichtsverletzung zu begründen. Der Beschwerdeführer beliess den Li-Po-Akku während des Ladevorgangs in seinem Modellsegelflugzeug. Er führt nicht näher aus, ob es sich hierbei um ein selbstentworfenes Flugzeug oder um einen bestimmten vorgefertigten Bausatz handelte. Entsprechend lässt sich auch seine Behauptung nicht überprüfen, wonach der Ausbau des Akkus während des Ladevorgangs mit einem unzumutbaren Aufwand verbunden gewesen wäre. Letztlich kann diese Frage aber offen bleiben: Denn selbst wenn dies zuträfe, hülfe dies den Beschwerdeführenden nicht weiter: Bekanntermassen sind gerade Modell segelflugzeuge gewichtsoptimiert konstruiert. Zum Bau verwendet werden namentlich Balsaholz, dünne Sperrholzplatten, Styropor, Kunststoffe und -harze, Bespannfolien etc. Als langjähriger Modellflieger wird der Beschwerdeführer mit den Eigenschaften dieser Baustoffe vertraut sein und insbesondere wissen, wie leicht diese sich entzünden lassen. Die Beschwerdeführenden teilen diese Einschätzung, wenn sie schreiben: "Das Modellflugzeug mag zwar brennbar sein." Trotzdem entfernte der Beschwerdeführer den Li-Po-Akku während des Ladevorgangs nicht aus seinem Flugzeug. Damit setzte er sich über die Sicherheitsvorschriften der Firma Graupner hinweg. Diese schreibt ihren Kundinnen und Kunden ausdrücklich vor, dass brennbare oder leicht entzündliche Gegenstände von der Ladeanordnung fernzuhalten seien.

E. 4.5

Graupner hält die Nutzerinnen und Nutzern seines Ladegerätes zudem unmissverständlich dazu an, die Akkus während des Ladevorgangs auf einer nicht brennbaren, hitzebeständigen und nicht leitenden Unterlage zu stellen. Die Beschwerdeführenden machen geltend, es seien kaum Materialien denkbar, welche diese Voraussetzungen erfüllen würden. So sei etwa Metall zwar ziemlich hitzebeständig, dafür elektrisch leitend; bei Holz sei es gerade umgekehrt. Wie dieses Dilemma zu lösen wäre, sage die Gebrauchsanweisung nicht. Von einem irgendwie gearteten Dilemma kann vorliegend keine Rede sein: Es gibt zahlreiche Materialien, welche die erforderlichen Eigenschaften in sich vereinen: Zu denken ist beispielsweise an Stein-, Keramik- oder Tonplatten als Untergrund für den zu ladenden Akku.

E. 4.6

Nach den von den Beschwerdeführenden eingereichten Wikipedia-Auszügen überhitzen Lithium-Akkus leichter als etwa Nickel-Metallhybrid-Akkus. Besonders empfindlich reagieren moderne Lithium-Polymer-Akkus. Diese können sich bei einer Überladung entzünden und neigen auch zu Verpuffungen. Wegen der unvorhersehbaren thermischen Reaktionen empfiehlt Graupner in der Bedienungsanleitung, Akkus in einem speziellen Li-Po-Sicherheitskoffer zu laden. Auch wenn es sich hierbei bloss um eine Empfehlung handelt, war für den Beschwerdeführer dennoch erkennbar, dass er beim Laden von Li-Po-Akkus besondere Vorsicht walten lassen musste und diese nicht in seinem brennbaren Modellflugzeug belassen durfte. Dies muss umso mehr gelten, als sich der

Beschwerdeführer seit rund dreissig Jahren dem Modellbau widmet und somit das Gefahrenpotential der einzelnen Akku-Typen kennen wird. Sein Verhalten erscheint als nicht nachvollziehbar.

E. 4.7

Dem Beschwerdeführer hilft auch die Tatsache nicht weiter, dass die Akkus von Mobiltelefonen, Laptops, Elektrovelos etc. während des Ladevorgangs im Gerät selbst verbleiben (müssen). Nur weil andere Geräte auch mit Li-Po-Akkus betrieben werden, heisst dies noch lange nicht, dass in all diesen Fällen identische Benutzungsvorschriften gelten. Denn wie die Vorinstanz zu Recht festhält, weisen die im Modellbau eingesetzten Akkus in der Regel keine feste Hülle auf, welche sie vor mechanischen Beeinträchtigungen schützen. Als Nutzerin oder Nutzer hat man sich stets an die produktspezifischen Sicherheitsvorschriften zu halten, wie sie in den offiziellen Bedienungsanleitungen der Hersteller umschrieben sind. Einzig wenn diese Anleitungen erkennbar falsch sind, kann (und muss) von ihnen abgewichen werden. Es kann daher offen bleiben, aus welchen technischen Gründen bei den genannten Geräten ein gefahrenloses Laden des Akkus in eingebautem Zustand möglich beziehungsweise sogar obligatorisch ist.

E. 4.8

Der Beschwerdeführer hat sich auch in einem weiteren Punkt über die Bedienungsanleitung hinweggesetzt. So schreibt Graupner explizit vor, dass das Ladegerät niemals unbeaufsichtigt an der Stromversorgung angeschlossen bleiben dürfe. Selbst wenn die Beschwerdeführerin während des Ladevorgangs "im Haus und zum Teil in den fraglichen Räumen war", ist sie damit der Überwachungspflicht nicht im erforderlichen Mass nachgekommen. Eine korrekte Beaufsichtigung im Sinn der Bedienungsanleitung darf nämlich erst dann angenommen werden, wenn sich jemand andauernd in der Nähe des Ladegeräts aufhält und so allfällige Fehlfunktionen erkennen kann. Die Firma Graupner geht offenbar von einem erhöhten Gefährdungspotential des Ladevorgangs aus; andernfalls hätte sie nämlich nicht derart unmissverständlich betont, dass das Ladegerät niemals unbeaufsichtigt betrieben werden dürfe. Eine permanente Beaufsichtigung ist keineswegs "völlig unpraktikabel" und würde auch nicht das "Hobby verunmöglichen", wie die Beschwerde geltend macht. Zum einen handelt es sich beim Ultramat 16 um ein Hochleistungsschnellladergerät, weshalb von einem "mehrständigen Ladevorgang" keine Rede sein kann. Und zum andern könnte die beaufsichtigende Person während des Ladevorgangs auch einer anderen Tätigkeit nachgehen. Hielte sie sich – wie von Graupner vorgeschrieben – im selben Raum auf, würde sie bereits aufgrund der Geruchsentwicklung einen Brand rasch entdecken und könnte dann die erforderlichen Löschmassnahmen in die Wege leiten. Sie bräuchte mithin keineswegs "die ganze Zeit die Hand auf das Modellflugzeug" zu halten und "die Ladeeinheit keine Sekunde aus den Augen" zu lassen, um so rechtzeitig eine Überhitzung des Akkus feststellen zu können, wie die Beschwerdeführenden suggerieren. Die Beschwerdeführerin hielt sich offenkundig nicht in der Nähe des Ladegeräts auf; andernfalls hätte nämlich gar nicht erst ein derart starker Schwellbrand entstehen können. Will jemand entgegen den klaren Anweisungen des Ladegeräteherstellers einen Akku während des Aufladens im Flugzeug belassen, wäre er umso mehr verpflichtet gewesen, den Ladevorgang lückenlos zu überwachen.

E. 4.9

Schliesslich wird geltend gemacht, es wäre dem Beschwerdeführer nicht im Traum eingefallen, durch sein Tun bewusst seine Familie zu gefährden, wenn er den eingetretenen Kausalverlauf vorausgesehen hätte. Wie oben dargelegt, erfordert grobe Fahrlässigkeit nicht zwingend ein besonders waghalsiges oder mutwilliges Verhalten. Entsprechend hilft auch dieses Argument dem Beschwerdeführer nicht weiter.

E. 4.10

Der Beschwerdeführer hat sich mehrfach über die Bedienungsanleitung für sein Ladegerät hinweggesetzt und damit elementarste Sicherheitsvorschriften missachtet. Sein Verhalten ist grobfahrlässig im Sinn von § 70 Ziff. 1 GebVG. Die Reduktion der Versicherungssumme um rund 20 % erweist sich unter den vorliegenden Umständen als angemessen.

E. 5

Nach dem Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen.

E. 6

Ausgangsgemäss gilt es die Gerichtskosten den Beschwerdeführenden unter solidarischer Haftung füreinander je zur Hälfte aufzuerlegen und ihnen keine Parteientschädigung zuzu-sprechen (§ 65a Abs. 2 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Satz 1 sowie § 14 und § 17 Abs. 2 VRG, vgl. Alfred Kölz/Jürg Bosshart/Martin Röhl, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 2. A., Zürich 1999, § 14 N. 3).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.