

Monatsschrift für Deutsches Recht

Zeitschrift für Zivil- und Zivilverfahrensrecht

mdr-recht.de

Beratermodul
Zivil- und
Zivilverfahrensrecht

Nutzen Sie jetzt
Ihre Datenbank!

Online-Exklusiv:
Leitfaden zum
Güterrichter-
verfahren

Aufsätze > Ernst Führich – Die Entwicklung des Reiserechts der Luftbeförderung in den Jahren 2017/2018	1285
Franz M. Große-Wilde – Die Rechtsprechung zum Erbrecht (2. Halbjahr 2018)	1291
Prozessrecht aktiv > Übermittlung per Telefax: Vorschneller Abbruch bei Belegung des Empfangsgeräts des Gerichts (BGH, Beschl. v. 20.8.2019 – VIII ZB 19/18, MDR 2019, 1273) <i>Hans Christian Schwenker</i>	1297
Parteivortrag: Unvereinbarkeit von Haupt- und Hilfsvorbringen (BGH, Urt. v. 4.7.2019 – III ZR 202/18, MDR 2019, 1076) <i>Klaus Bacher</i>	1298
Wiedereinsetzung: Konkurrent gestellter Antrag (BGH, Beschl. v. 12.6.2019 – XII ZB 432/18, MDR 2019, 1149) <i>Oliver Elzer</i>	1299
Streitwert: Ermittlung des Zuständigkeitsstreitwerts einer Stufenklage (KG, Beschl. v. 25.4.2019 – 2 AR 12/19, MDR 2019, 957) <i>Ralf Kurpat</i>	1300
Rechtsprechung > Nachbarrecht: Anspruch auf Beseitigung von überhängenden Zwei- gen (BGH, Urt. v. 14.6.2019 – V ZR 102/18)	1309
Verkehrsrecht: Unfall in einer automatisierten Waschanlage (OLG Koblenz, Beschl. v. 3.7.2019 – 12 U 57/19)	1312
Haftungsrecht: Schutzpflichten von Wohnheimen für Menschen mit einer geistigen Behinderung (BGH, Urt. v. 22.8.2019 – III ZR 113/18)	1313
Verfahrensrecht: Prüfungsumfang im Berufungsverfahren (BGH, Beschl. v. 4.9.2019 – VII ZR 69/17)	1325
Berufsrecht: Mandatsniederlegung in RA-Partnerschaftsgesellschaft (BGH, Urt. v. 12.9.2019 – IX ZR 190/18)	1348

ottoschmidt



86209491921

Aufsätze

Reiserecht

Prof. Dr. Ernst Führich

Die Entwicklung des Reiserechts der Luftbeförderung einschließlich der EU-Fluggastrechte-VO in den Jahren 2017/2018

Der folgende Beitrag schließt an den Bericht in MDR 2016, 857 an und stellt die deutsche, unionsrechtliche und internationale Entwicklung des Luftbeförderungsrechts in der Rechtsprechung des BGH, EuGH sowie ausgewählter Instanzgerichte bis zum Jahr 2018 dar.

I. Luftbeförderungsvertrag

1. Stornierung der Flugbuchung

Bis zur Entscheidung des BGH vom 20.3.2018¹ war unter den Instanzgerichten² und im Schrifttum³ umstritten, ob das Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit der Stornierung eines gebuchten Fluges bei bestimmten kostengünstigen Tarifen unter Abbedingung des § 649 BGB a.F. (jetzt § 648 BGB) ausschließen kann und welche Teile des gezahlten Flugpreises zu erstatten sind. So sahen die Beförderungsbedingungen der beklagten Lufthansa vor, dass eine Stornierung der Tickets nicht möglich ist, jedoch die nicht verbrauchten Steuern und Gebühren erstattet werden, nicht aber ein internationaler/nationaler Zuschlag.

Weder bei nationalen noch bei internationalen Flügen regelt das Montrealer Übereinkommen bzw. das Unionsrecht den Fall des Rücktritts, so dass das Recht des maßgeblichen Luftbeförderungsvertrages gilt. Mit der Entscheidung vom 20.3.2018 ist zu erkennen, dass der BGH die §§ 631 ff. BGB auf den Personenbeförderungsvertrag nur eingeschränkt anwenden

will. So ist der BGH der Auffassung, dass der Vertrag über die Personenbeförderung mit einem Massenverkehrsmittel vom allgemeinen Werkvertragsrecht abweichende Besonderheiten aufweist, die sich in einem dem Werkvertragsrecht eingeschränkt folgenden Leitbild niederschlagen.

Daher urteilte der BGH, dass das freie Kündigungsrecht nach § 649a BGB a.F. nicht zu den wesentlichen Grundgedanken eines solchen Vertrags gehört (Rz. 19–22). Beförderungsbedingungen, die das freie Kündigungsrecht ausschließen (Stornierungsbedingungen), unterliegen zwar nach § 307 Abs. 3 S. 1 BGB der Inhaltskontrolle (Rz. 17). Eine Klausel in den Beförderungsbedingungen, die für den in einem bestimmten Tarif gebuchten Personenbeförderungsvertrag das freie Kündigungs-

1 BGH v. 20.3.2018 – X ZR 25/17, MDR 2018, 180 = NJW 2018, 2039 m. Anm. Hoffmann-Grambow = RRa 2018, 180, krit. Bespr. Hopperdietzel, RRa 2018, 206.

2 § 649a a.F. BGB dispositiv u.a. LG Köln v. 7.2.2017 – 11 S 15/16, BeckRS 2017, 128974 (Revision zugelassen); LG Köln v. 24.11.2016 – 6 S 220/15, RRa 2017, 75 = BeckRS 2016, 115701; LG Köln v. 23.8.2016 – 11 S 405/15; für LG Köln v. 15.4.2016 – 10 S 192/15, NJW-RR 2016, 813 war die Frage der individualrechtlichen Abbedingung des § 649 BGB nicht entscheidungserheblich. Im Gegensatz dazu lehnten die Abdingbarkeit ab u.a. LG Frankfurt a.M. v. 2.3.2016 – 2-24 S 178/15, BeckRS 2016, 110524; LG Düsseldorf, Hinweisbeschl. v. 13.2.2017 – 22 S 307/16, RRa 2017, 186; AG Köln v. 19.9.2016 – 142 C 222/16, NJW 2017, 2047 m. Anm. Behme.

3 Vgl. hierzu Führich in Führich/Staudinger, Reiserecht, 8. Aufl. 2019, § 35 Rz. 47 ff. m.w.N.

recht ausschließt, benachteiligt jedoch den Fluggast nicht entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessen und ist daher wirksam (Rz. 23–28). Unter Berücksichtigung der schutzwürdigen Interessen des Luftfahrtunternehmens, der Tatsache, dass nicht-stornierbare Tarife weltweit üblich sind und dem Umstand, dass der Fluggast die freie Wahl hat zwischen einem kostengünstigeren nicht-stornierbaren und einem teureren stornierbaren Tarif, kann in einer solchen Kündigungsausschlussklausel keine Benachteiligung des Fluggastes gesehen werden.

Daher lehnt der BGH einen Verstoß § 307 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1 BGB ab. Ein Verstoß gegen § 308 Nr. 7 oder § 309 Nr. 5 BGB lehnt der BGH ab, da Gegenstand der Stornierungsbedingungen der Ausschluss des Rücktrittsrechts selbst und nicht ein Schadensersatz – oder Aufwendungsanspruch ist (Rz. 29).

2. Mitverschulden bei Nichtkontrolle der Einreisedokumente

In dem Streitfall hatte der Beklagte über das Internet der klagenden Fluggesellschaft einen Flug nach Indien gebucht. Da ihm die Einreise wegen des erforderlichen Visums fehlte, verhängte die örtliche Behörde ein Bußgeld von ca. 1400 € gegen das Luftfahrtunternehmen. Diese verklagte den Fluggast auf Schadensersatz. Mit Entscheidung vom 15.2.2018 urteilte der BGH⁴, dass den Fluggast gegenüber dem Luftverkehrsunternehmen die vertragliche Nebenpflicht trifft, einen Auslandsflug nicht ohne die für die Einreise in den Zielstaat nach dessen Recht notwendigen Dokumente einschließlich eines etwa erforderlichen Visums anzutreten. Bei einem Verstoß gegen diese Verpflichtung ist der Fluggast dem Luftverkehrsunternehmen zum Ersatz eines diesem dadurch entstehenden Schadens verpflichtet (§§ 631, 280 Abs. 1, § 241 Abs. 2 BGB).

Das Luftverkehrsunternehmen kann allerdings ein Mitverschulden (§ 254 BGB) treffen, das seinen Ersatzanspruch mindert oder ausschließt. Dies kommt insbesondere dann in Betracht, wenn der Schaden in einer dem Luftverkehrsunternehmen wegen der fehlenden Einreisedokumente des Fluggastes auferlegten Geldbuße besteht und das Luftverkehrsunternehmen vor dem Abflug keine geeignete Dokumentenkontrolle durchgeführt hat. Die Sache ist vom BGH an das Berufungsgericht zurückverwiesen worden, da zu der Art und Schwere der wechselseitigen Ursachenbeiträge bislang keine Feststellungen getroffen wurden.

3. Nichtbeförderung eines israelischen Staatsbürgers

In dem Streitfall begehrte ein in Deutschland lebender israelischer Staatsbürger von der beklagten Fluggesellschaft, deren Alleineigentümer der Staat Kuwait ist, die Flugbeförderung von Frankfurt a. M. nach Bangkok und zurück jeweils mit Transitaufenthalt in Kuwait-Stadt, hilfweise Zahlung einer angemessenen Geldentschädigung wegen Verstoßes gegen das AGG. Das Online-Reiseportal bestätigte zunächst die Buchung und übermittelte dem Kläger eine Buchungsnummer. Nachdem er mit E-Mail-Schreiben seine Staatsangehörigkeit mitgeteilt hatte, teilte die Beklagte ihrerseits mit, die Flüge zu „stornieren“. Der Kläger hat die Erbringung der vereinbarten Beförderungsleistung verlangt, hilfweise eine Entschädigung von mindestens 15.000 €.

Das LG Frankfurt a.M.⁵ hat die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers zum OLG Frankfurt⁶ hatte keinen Erfolg. Das Berufungsgericht urteilte mit Recht, dass dem kuwaitischen Einheitsgesetz zum Israel-Boykott in der Bundesrepublik Deutschland als Eingriffsnorm nach Art. 9 Abs. 3 Rom-I-VO

keine Wirkung zu verleihen ist. Die faktische Existenz dieser Verbotsnorm und ihre Auswirkungen bilden jedoch bei der Flugbeförderung eines israelischen Staatsbürgers mit Zwischenstopp auf kuwaitischem Staatsgebiet ein tatsächlich entgegenstehendes Leistungshindernis. Gleches gilt für das Fehlen der vom kuwaitischen Staat vorgeschriebenen Reisedokumente. Dem Urteil ist zuzustimmen, insbesondere zur Feststellung, dass der kuwaitischen Boykott-Vorschrift als Eingriffsnorm i.S.d. Art. 9 Rom I-VO keine Wirkung zu verleihen ist. Die Nichtbeförderung wegen der Staatsangehörigkeit stellt eine mittelbare Diskriminierung dar, die mit der Werteordnung des deutschen Rechts unvereinbar ist⁷. Die Entscheidung des OLG Frankfurt betraf aber eine Ausnahme, weil ein Zwischenstopp in Kuwait vorgesehen war und hierfür die von Kuwait für Israelis vorgeschriebenen Dokumente fehlten.

II. Fluggastrechte-VO (EG) Nr. 261/2004

1. Anwendungsbereich

a) Begriff des Luftfahrtunternehmens

In der Rechtsache gegen das in Gründung befindliche Charterflugunternehmen Sundair legte der EuGH mit Urteil vom 6.12.2018⁸ Art. 3 Abs. 5 i.V.m. Art. 2 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 (im Folgenden VO) dahin aus, dass ein Unternehmen, das eine Betriebsgenehmigung beantragt hatte, die ihm zu dem für die Durchführung der geplanten Flüge vorgesehenen Zeitpunkt jedoch noch nicht erteilt worden war, nicht mehr unter diese Verordnung fallen kann, so dass die betroffenen Fluggäste keinen Anspruch nach Art. 5 Abs. 1 lit. c und Art. 7 Abs. 1 VO auf Ausgleichsleistungen haben.

b) Wet-Lease und Ausgleichsanspruch gegen gebuchtes Luftfahrtunternehmen

In der Rechtssache Wirth hat der EuGH am 4.7.2018⁹ entschieden, dass der Begriff „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ im Sinne der VO dahin auszulegen ist, dass er das Luftfahrtunternehmen, das einem anderen Luftfahrtunternehmen im Rahmen eines Vertrags über die Vermietung eines Flugzeugs mit Besatzung („wet lease“) das Flugzeug samt Besatzung vermietet, für die Flüge aber nicht die operationelle Verantwortung trägt, nicht erfasst, auch wenn es in der den Fluggästen ausgestellten Buchungsbestätigung über einen Platz auf einem Flug heißt, dass dieser Flug von dem erstgenannten Unternehmen ausgeführt wird. Ausführendes Luftfahrtunternehmen ist danach das anmietende Luftfahrtunternehmen, das den Flug

4 BGH v. 15.5.2018 – X ZR 79/17, MDR 2019, 790 = RRa 2018, 230 = NJW 2018, 2954 = JZ 2018, 999 m. Anm. Scheuch = VersR 2018, 1409 = BeckRS 2018, 17700.

5 LG Frankfurt a.M., Urt. v. 16.11.2017 – 2-24 O 37/17, NJOZ 2018, 196 = RRa 2018, 32.

6 OLG Frankfurt, Urt. v. 25.9.2018 – 16 U 209/17, NJW 2018, 3591 m. zust. Anm. Tonner = RRa 2018, 272.

7 Vgl. dazu Freitag, NJW 2018, 430; Mankowski, TranspR 2018, 104; Führich/Tonner, RRa 2018, 58; Mörsdorf, JZ 2018, 156.

8 EuGH v. 6.12.2018 – C-292/18 – Breyer, RRa 2019, 68.

9 EuGH v. 4.7.2018 – C-532/17 – Wirth/Thomson Airways, NJW 2018, 2381 m. Anm. Goumas = RRa 2018, 227 = EuZW 2018, 654.

auf eigene Rechnung durchführt, über die Flugroute entscheidet und die operationelle Verantwortung trägt. Im Gegensatz dazu trägt beim Code-Share-Flug¹⁰ der Code-Share-Partner die operationelle Verantwortung für den Flug¹¹.

Diese Auffassung des EuGH steht im Einklang mit zwei Entscheidungen des BGH vom 12.9.2017¹². Danach ist der Anspruch auf Ausgleichsleistung gegenüber dem vertraglichen Luftfahrtunternehmen geltend zu machen, bei dem der Fluggast den Flug gebucht hat. Der BGH hat sich dabei insbesondere auf den Erwägungsgrund 7 der VO gestützt. Danach sollen die Verpflichtungen nach der VO im Interesse einer wirksamen Anwendung dem ausführenden Luftfahrtunternehmen obliegen, das einen Flug durchführt, und zwar unabhängig davon, ob der Flug mit einem eigenen Luftfahrzeug oder mit einem (mit oder ohne Besatzung) gemieteten Luftfahrzeug oder in sonstiger Form durchgeführt wird.

c) Ausführendes Luftfahrtunternehmen und Code-Sharing

In dem Urteil vom 24.10.2017¹³ bestätigt der BGH, dass sich der Ausgleichsanspruch nach Art. 7 VO im Fall des Code-Sharing nur gegen dasjenige Luftfahrtunternehmen richtet, das den Flug tatsächlich durchführt. Dies gilt unabhängig davon, ob die Verpflichtung nach Art. 11 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 ordnungsgemäß erfüllt worden ist, die Fluggäste über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens zu unterrichten (Rz. 9–16). In Ergänzung zur Belehrungspflicht des ausführenden Luftfahrtunternehmens aus Art. 14 Abs. 2 der VO, welche der BGH im Urteil vom 24.10.2017 bestätigt hat, fordert der BGH eine vertragliche Hinweispflicht für den umgekehrten Fall.

Macht nämlich der Fluggast den Ausgleichsanspruch gegenüber dem vertraglichen Luftfahrtunternehmen geltend, das den Flug nicht durchgeführt hat, ist dieses verpflichtet, den Fluggast über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens zu unterrichten. Verletzt das Luftfahrtunternehmen diese vertragliche Nebenpflicht, hat es dem Fluggast den Schaden zu ersetzen, der ihm durch die erfolglose Weiterverfolgung des Ausgleichsanspruchs gegenüber dem vermeintlichen Schuldner entsteht (Rz. 14 und 18).

d) Zwischenlandung mit Anschlussflug außerhalb EU

In seinem Urteil vom 31.5.2018¹⁴ in der Rechtsache Wegener legte der EuGH Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der VO dahin aus, dass diese Verordnung auch für eine Fluggärtbeförderung gilt, die aufgrund einer einzigen Buchung erfolgt und zwischen dem Abflug von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats und der Ankunft auf einem Flughafen im Gebiet eines Drittstaats eine planmäßige Zwischenlandung außerhalb der Europäischen Union mit einem Wechsel des Fluggeräts umfasst.

e) Berechnung der Entfernung

Nach der Entscheidung Bossen des EuGH vom 7.9.2017¹⁵ ist Art. 7 Abs. 1 der VO dahin auszulegen, dass der Begriff „Entfernung“ im Fall von Flugverbindungen mit Anschlussflügen nur die Entfernung zwischen dem Ort des ersten Abflugs und dem Endziel umfasst, die nach der Großkreismethode zu er-

mitteln ist, unabhängig von der tatsächlich zurückgelegten Flugstrecke. Der EuGH begründete seine Entscheidung damit, dass die Verordnung nicht danach unterscheide, ob die betroffenen Fluggäste ihr Endziel mittels eines Direktfluges oder eines Fluges mit Anschlussflug erreichen. Bei der Berechnung der Höhe der Ausgleichszahlung seien die Fluggäste beider Flüge deshalb gleich im Hinblick auf die entstandenen Unannehmlichkeiten zu behandeln¹⁶.

2. Annulierung des Flugs

a) Mitteilung über Annulierung an Reisevermittler

In der Rechtssache *Krijgsman* vom 11.5.2017¹⁷ bestätigte der EuGH, dass Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 der VO dahin eng auszulegen sind, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen den in diesen Bestimmungen vorgesehenen Ausgleich im Fall einer Flugannulierung, über die der Fluggast nicht mindestens zwei Wochen vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet worden ist, auch dann zu zahlen hat, wenn das Luftfahrtunternehmen den Reisevermittler, über den der Beförderungsvertrag mit dem betroffenen Fluggast geschlossen wurde, mindestens zwei Wochen vor der planmäßigen Abflugzeit über die Annulierung unterrichtet hat und der Fluggast vom Reisevermittler nicht innerhalb dieser Frist informiert worden ist. Das ob und wie der Unterrichtung hat das Luftfahrtunternehmen zu beweisen¹⁸.

b) Annulierung und Ersatzflug

Bietet ein Luftverkehrsunternehmen bei einer Annulierung entsprechend seiner Verpflichtung aus Art. 5 Abs. 1 Buchst. a, Art. 8 Abs. 1 VO eine anderweitige Beförderung zum Zielort an, ist es hinsichtlich des annullierten Fluges weiterhin ausführendes Luftfahrtunternehmen i.S.d. Art. 2 Buchst. b VO, urteilte der BGH¹⁹ am 10.10.2017 (Rz. 14). Ein Luftfahrtunternehmen wird bei einer Annulierung nur dann von seiner Pflicht zur Ausgleichsleistung befreit, wenn der angebotene Ersatzflug dem Fluggast nicht nur bei planmäßiger Durchführung, sondern tatsächlich die Möglichkeit eröffnet, das Endziel innerhalb des durch Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Nr. ii und Nr. iii VO vorgege-
benen Zeitraums zu erreichen.

10 Vgl. dazu näher Führich in Führich/Staudinger, Reiserecht, § 38 Rz. 78, 79 und 82.

11 Vgl. Hopperdietzel/Schmid, NJW 2018, 1253, 1254.

12 BGH v. 12.9.2017 – X ZR 102/16, MDR 2018, 460 = NJW 2018, 1251 m. Anm. Hopperdietzel/Schmid = RRa 2018, 76; BGH v. 12.9.2017 – X ZR 106/16, RRa 2018, 122.

13 BGH v. 24.10.2017 – X ZR 64/16, RRa 2018, 125 = MDR 2018, 514 = NJW 2018, 1249.

14 EuGH v. 31.5.2018 – C-537/17 – Wegener/Royal Air Maroc, BeckRS 2018, 9741 = NJW 2018, 2032 m. Anm. Degott = RRa 2018, 179 = EuZW 2018, 956 m. Anm. Wagner.

15 EuGH v. 7.9.2017 – C-559/16 – Bossen, NJW 2018, 529 = EuZW 2017, 813 m. Anm. Wienbräcke = RRa 2017, 229.

16 Führich in Führich/Staudinger, Reiserecht, § 42 Rz. 12 m.w.N.; krit. Beck-OK Fluggärtrechte-VO/Maruhn, Art. 7, Rz. 13c, d.

17 EuGH v. 11.5.2017 – C-302/16 – Krijgsman, EuZW 2018, 135 (Ls.); RRa 2017, 172.

18 Führich in Führich/Staudinger, Reiserecht, § 40 Rz. 20, 21.

19 BGH v. 10.10.2017 – X ZR 73/16, ECLI:DE:BGH:2017:101017UXZR73.16 .0, RRa 2018, 27 = MDR 2018, 79 = NJW 2018, 616 m. Anm. Tonner = VersR 2018, 317.

benen Rahmens zu erreichen (Rz. 18–19). Die Ausgleichspflicht des einen Flug annullierenden Luftverkehrsunternehmens besteht unabhängig davon, ob der Fluggast gegen das den angebotenen Ersatzflug ausführende Luftverkehrsunternehmen Ausgleichsansprüche wegen Verspätung geltend machen könnte (Rz. 19).

3. Außergewöhnliche Umstände

a) Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel

Mit Urteil vom 4.5.2017 entschied der EuGH²⁰, dass Art. 5 Abs. 3 der VO²¹ im Licht des 14. Erwägungsgrundes der VO dahin auszulegen ist, dass die Kollision eines Flugzeugs mit einem Vogel unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne dieser Vorschrift fällt. Die Annulierung bzw. große Verspätung eines Fluges geht nicht auf außergewöhnliche Umstände zurück, wenn sie darauf beruht, dass ein Luftfahrtunternehmen auf einen Fachmann seiner Wahl zurückgreift, um die aufgrund einer Kollision mit einem Vogel erforderlichen Sicherheitsüberprüfungen erneut vornehmen zu lassen, nachdem diese bereits von einem nach den einschlägigen Vorschriften autorisierten Fachmann vorgenommen wurden. Ein Vogelschlag sowie eine dadurch verursachte Beschädigung sei nicht untrennbar mit der Ausübung der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens verbunden und auch ihrer Natur oder Ursache nach tatsächlich nicht zu beherrschen. Dieser Entscheidung ist zuzustimmen, obwohl sie von den Schlussanträgen des Generalanwalts *Bot*²² abweicht, welcher der Auffassung war, dass ein Vogelschlag keinen außergewöhnlichen Umstand darstelle²³.

Hinsichtlich der „zumutbaren Maßnahmen“ ist Art. 5 Abs. 3 VO im Licht des 14. Erwägungsgrundes dieser Verordnung dahin auszulegen, dass die zumutbaren Maßnahmen, die ein Luftfahrtunternehmen ergreifen muss, um die Risiken einer Kollision mit einem Vogel zu verringern oder gar zu beseitigen und sich somit von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen an die Fluggäste gem. Art. 7 dieser Verordnung zu befreien, präventiv-kontrollierende Maßnahmen gegen das Vorhandensein von Vögeln umfassen. Dies hat zur Voraussetzung, dass solche Maßnahmen insbesondere auf technischer und administrativer Ebene von diesem Luftfahrtunternehmen tatsächlich ergriffen werden können, diese Maßnahmen ihm im Hinblick auf seine Kapazitäten keine untragbaren Opfer abverlangen und das Unternehmen nachgewiesen hat, dass es die Maßnahmen in Bezug auf den von der Kollision mit einem Vogel betroffenen Flug tatsächlich ergriffen hat; die Erfüllung dieser Voraussetzungen zu prüfen ist Sache des vorlegenden Gerichts.

Weiterhin ist Art. 5 Abs. 3 VO im Licht des 14. Erwägungsgrundes dieser Verordnung dahin auszulegen, dass im Fall einer um drei Stunden oder mehr verspäteten Flugankunft, die nicht nur auf einem außergewöhnlichen Umstand beruht, der nicht durch der Situation angemessene Maßnahmen zu verhindern war und gegen dessen Folgen das Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen hat, sondern auch auf einem anderen Umstand, der nicht in diese Kategorie fällt, die auf dem erstgenannten Umstand beruhende Verspätung von der gesamten Verspätungszeit bei Ankunft des betreffenden Fluges abzuziehen ist, um zu beurteilen, ob für diese verspätete Flugankunft Ausgleichszahlungen gem. Art. 7 dieser Verordnung zu leisten sind. Bei mehreren Ursachen ist

also die Verzögerung aufgrund eines außergewöhnlichen Umstands von der gesamten Verspätungszeit des Fluges abzuziehen.

Auch der BGH ist der Auffassung, dass ein durch Vogelschlag verursachter Turbinenschaden, der den Abbruch eines Starts erzwingt oder den erneuten Einsatz eines beim Landeanflug beschädigten Flugzeugs verhindert, einen außergewöhnlichen Umstand nach Art. 5 Abs. 3 VO darstellt. Das hat der BGH in zwei Fällen mit Urteilen vom 24.9.2013 entschieden und die bisher zutreffende Meinung vieler Instanzgerichte bestätigt²⁴.

Am 20.2.2018 entschied der BGH²⁵ bei einem Vogelschlag, dass das Vorhalten einer Ersatzmaschine grundsätzlich nicht zu den Vorkehrungen gehört, die einem Luftverkehrsunternehmen zur Vermeidung von Verspätungen zumutbar sind. In Fällen außergewöhnlicher Umstände bilden allein die vorhandenen oder in der gegebenen Situation erreichbaren Ressourcen den Maßstab für die zur Vermeidung einer Annulierung oder großen Verspätung zumutbaren Maßnahmen (Rz. 13).

Eine statistische Wahrscheinlichkeit über den Eintritt von außergewöhnlichen oder nicht außergewöhnlichen Umständen, die trotz einer dem Flugplan angemessenen Kapazität der Durchführung eines Flugs entgegenstehen, begründe keine Handlungspflichten. Ort, Zeit, Umfang und Frequenz von Kapazitätsengpässen lassen sich regelmäßig nicht vorhersagen. Jede von der Rechtsprechung formulierte Anforderung an anlassunabhängige Vorsorgemaßnahmen wäre willkürlich (Rz. 14).

b) „Wilder Streik“ bei TUIfly

Mit Urteil des EuGH vom 17.4.2018²⁶ legte der Gerichtshof Art. 5 Abs. 3 der VO im Licht ihres 14. Erwägungsgrundes dahin aus, dass die spontane Abwesenheit eines erheblichen Teils des Flugpersonals („wilder Streik“), nicht unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne dieser Bestimmung fällt, wenn sie auf die überraschende Ankündigung von Umstrukturierungsplänen durch ein ausführendes Luftfahrtunternehmen zurückgeht und einem Aufruf folgt, der nicht von den Arbeitnehmervertretern des Unternehmens verbreitet wird, sondern spontan von den Arbeitnehmern selbst, die sich krank meldeten.

Der EuGH habe in der Rechtsache *Wallentin-Hermann* vom 22.12.2008²⁷ bereits festgestellt, dass die in Erwägungsgrund 14 genannten Umstände nicht automatisch von einer Ausgleichs-

20 EuGH, Ur. v. 4.5.2017 – C-315/15 – Pešková u. Pešká/Travel Service, EuZW 2017, 571 m. Anm. Wienbracke = NJW 2017, 2665 m. Anm. Politis = RRa 2017, 174.

21 VO = VO (EG) Nr. 261/2004.

22 EuGH, Schlussanträge v. 28.7.2016, BeckRS 2016, 81851.

23 Vgl. Führich in Führich/Staudinger, Reiserecht, § 40 Rz. 63.

24 BGH v. 24.9.2013 – X ZR 160/12, MDR 2014, 14 = RRa 2014, 25 = NJW 2014, 861; BGH, 24.9.2013 – X ZR 129/12.

25 BGH v. 20.2.2018 – X ZR 24/17, X ZR 23/17, BeckRS 2018, 6334.

26 EuGH v. 17.4.2018 – C-195/17 u.a. – Krüsemann/TUIfly, NJW 2018, 1592 m. Anm. Engelhardt/Staudinger = RRa 2018, 117 = EuZW 2018, 457 m. Anm. Flöthmann = MDR 2018, 726; Bespr. Führich, MDR 2018, 769.

27 EuGH v. 22.12.2008 – C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771 Rz. 22 – Wallentin-Hermann, NJW 2009, 347.

zahlung befreien, sondern lediglich einen indikativen Hinweischarakter haben. Daher müsse jeder Einzelfall danach geprüft werden, ob die Vorkommnisse ihrer Natur oder Ursache nach nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betreffenden Luftfahrtunternehmens und von ihm tatsächlich beherrschbar seien.

Seit der Rechtssache *Sturgeon*²⁸ bestätigt der EuGH diese beiden kumulativen Bedingungen wiederum in der TUIfly-Entscheidung für die Annahme eines außergewöhnlichen Umstandes. Umstrukturierungen seien normale betriebswirtschaftliche Maßnahmen in Unternehmen. Auch könne nicht angenommen werden, dass dieser wilde Streik in diesem Einzelfall von dem Luftfahrtunternehmen nicht tatsächlich beherrschbar gewesen sei.

c) Streik der Passagierkontrolle

Das Urteil des BGH vom 4.9.2018²⁹ befasste sich mit einem Streik der Beschäftigten des von der Luftsicherheitsbehörde mit der Passagierkontrolle betrauten Unternehmens beim Abflug am Flughafen Hamburg, weshalb das ausführende Luftfahrtunternehmen den Flug annullierte und der Kläger Ausgleichs- und Ersatzansprüche geltend machte. Hierbei ging auch der BGH davon aus, dass bei einem Streik die Annullierung eines Flugs nur dann auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, wenn der Streik zu Folgen führt, die sich mit zumutbaren Maßnahmen nicht abwenden lassen, und wenn diese Folgen die Annullierung rechtlich oder tatsächlich notwendig machen.

Die Notwendigkeit einer Annullierung des Flugs ergibt sich nicht allein daraus, dass zahlreiche für den Flug gebuchte Passagiere infolge eines Streiks der Beschäftigten an den Passagierkontrollen den Flug nicht rechtzeitig erreichen können. Der BGH betonte mit dem LG Hamburg, dass ein Streik der Passagierkontrolle grundsätzlich einen außergewöhnlichen Umstand nach Art. 5 Abs. 3 der VO gründen könne. Die Annullierung eines Flugs gehe jedoch nicht auf außergewöhnliche Umstände zurück, wenn bei einem Streik der Beschäftigten an den Passagierkontrollen die Luftsicherungsbehörden keine besonderen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr (wie die Schließung der Kontrollstellen oder die Räumung des Abflugbereichs) ergriffen haben und lediglich die abstrakte Gefahr besteht, dass die Überprüfung der Fluggäste wegen des starken Andrangs auf nur wenige besetzte Kontrollstellen nicht mit der gebotenen Sorgfalt durchgeführt worden sein könnte.

4. Durchsetzung der Fluggastrechte

a) Gerichtsstand und einheitliche Buchung verschiedener Flüge

In der Rechtssache *Flightright* legte der EuGH am 7.3.2018³⁰ Art. 5 Nr. 1 Buchst. b Gedankenstrich 2 der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen dahin aus, dass er auf einen Beklagten mit (Wohn-)Sitz in einem Drittstaat keine Anwendung findet. Weiterhin ist Art. 5 Nr. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 44/2001 dahin auszulegen, dass der Begriff „Ansprüche aus einem Vertrag“ im Sinne dieser Bestimmung auch eine von Fluggästen auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 er-

hobene Klage auf Ausgleichszahlung wegen einer großen Verspätung bei einer aus mehreren Teilstrecken bestehenden Flugreise umfasst, die sich gegen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen richtet, das nicht Vertragspartner des betroffenen Fluggasts ist. Nach Art. 5 Nr. 1 Buchst. b Gedankenstrich 2 der Verordnung Nr. 44/2001 und Art. 7 Nr. 1 Buchst. b Gedankenstrich 2 der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012, ist bei einer aus zwei Teilstrecken bestehenden Flugreise „Erfüllungsort“ im Sinne dieser Bestimmungen der Ankunftsort der zweiten Teilstrecke, wenn die Beförderungen auf den beiden Teilstrecken von verschiedenen Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden und die Klage gemäß der Verordnung Nr. 261/2004 auf Ausgleichszahlung wegen einer großen Verspätung bei dieser aus zwei Teilstrecken bestehenden Flugreise auf eine Störung gestützt wird, die auf dem ersten Flug eingetreten ist, der von dem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wurde, das nicht Vertragspartner der betreffenden Fluggäste ist.

Auch der BGH bestätigt im Urteil vom 11.9.2018³¹, dass bei einer einheitlichen Buchung mehrerer Flüge für eine Reise ohne nennenswerten Aufenthalt nach einer der Teilstrecken (d.h. bei direkten Anschlussflügen) der Gerichtsstand des Erfüllungsortes für den Ausgleichsanspruch sowohl nach Art. 5 Nr. 1 lit. b Brüssel-I-VO als auch nach § 29 ZPO am Abflugort des ersten Fluges wie auch am Ankunftsort des letzten Fluges begründet ist.

b) Erstattung des Flugpreises und Provision des Vermittlers

Der EuGH entschied in der Rechtssache *Harms* am 12.9.2018³², dass die Verordnung und insbesondere ihr Art. 8 Abs. 1 Buchst. a dahin auszulegen ist, dass der Preis des Flugscheins, der zur Ermittlung des einem Fluggast vom Luftfahrtunternehmen im Fall der Annullierung eines Fluges geschuldeten Erstattungsbetrags heranzuziehen ist, die Differenz zwischen dem vom Fluggast gezahlten und dem vom Luftfahrtunternehmen erhaltenen Betrag in Höhe der Provision eines als Vermittler zwischen ihnen tätig gewordenen Unternehmens einschließt, es sei denn, die Provision wurde ohne Wissen des Luftfahrtunternehmens festgelegt; dies zu prüfen sei Sache des vorlegenden Gerichts.

c) Fluggastrechte/Ausgleichszahlung/Verdienstausfall/Streitwert

Am 8.8.2017 entschied der BGH³³, dass eine vom Kläger entsprechend Art. 5 Abs. 1 Buchst. c i.V.m. Art. 7 VO verlangte

28 EuGH v. 19.11.2009 – C-402/07 Rz. 67, ECLI:EU:C:2009:271, NJW 2010, 43.

29 BGH v. 4.9.2018 – X ZR 111/17, MDR 2019, 86 = NJW 2019, 300 m. Anm. *Tonner* = RRa 2019, 22.

30 EuGH v. 7.3.2018 – C-274/16, C-447/16, C-448/16 – *Flightright*, ECLI:EU:C:2018:160 = BeckRS 2018, 2466 = NJW 2018, 2105 = RRa 2018, 68; RRa 2018, 173 = EuZW 2018, 465.

31 BGH v. 11.9.2018 – X ZR 80/15, MDR 2019, 310; vgl. auch BGH, 25.9.2018 – X ZR 76/18.

32 EuGH v. 12.9.2018 – C-601/17 – *Harms/Vueling Airlines*, BeckRS 2018, 21260 = RRa 2018, 270.

33 BGH v. 8.8.2017 – X ZR 101/16, MDR 2017, 1270 = NJW-RR 2017, 1453 = VersR 2018, 252.

Ausgleichszahlung und der hilfsweise begehrte Ersatz für zusätzliche Kosten für die Weiterreise vom Ort der Landung zum eigentlichen Zielort, sowie für infolge der Verspätung entgangenen Verdienstes, wirtschaftlich nicht identische Gegenstände sind, die im Falle der vollständigen Klageabweisung für die Ermittlung des Werts des Beschwerdegegenstands zu addieren sind, ohne dass dadurch die Frage der eventuellen Anrechnung nach Art. 12 Abs. 1 S. 2 VO berührt wäre.³⁴

III. EG-Luftverkehrsdiene-VO Nr. 1008/2008 und Flugpreis

Aufgrund eines Vorabentscheidungsersuchens des BGH³⁵ bezüglich der Website mit der Darstellung der Flugpreise des Luftfahrtunternehmens Air Berlin entschied der EuGH³⁶, dass Art. 23 Abs. 1 S. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 dahin auszulegen ist, dass Luftfahrtunternehmen die von den Kunden für die Steuern, die Flughafengebühren und die sonstigen Gebühren, Zuschläge und Entgelte i.S.v. Art. 23 Abs. 1 S. 3 Buchst. b bis d dieser Verordnung geschuldeten Beträge bei der Veröffentlichung ihrer Flugpreise gesondert ausweisen müssen und sie daher nicht – auch nicht teilweise – in den Flugpreis gem. Art. 23 Abs. 1 S. 3 Buchst. a der Verordnung einbeziehen dürfen. Art. 22 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1008/2008 (Preisfreiheit) ist dahin auszulegen, dass er dem nicht entgegensteht, dass die Anwendung einer nationalen Regelung zur Umsetzung der Richtlinie 93/13/EWG des Rates vom 5.4.1993 über missbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen zur Nichtigerklärung einer Klausel in Allgemeinen Geschäftsbedingungen führen kann, nach der von Kunden, die einen Flug nicht angetreten oder storniert haben, gesonderte pauschalierte Bearbeitungsentgelte erhoben werden können.

Nach Vorlage durch den BGH³⁷ entschied der EuGH am 15.11.2018³⁸ bezüglich der Flugpreise, dass Art. 23 Abs. 1 i.V.m. Art. 2 Nr. 18 EG-Luftdienste-VO dahin auszulegen ist, dass Luftfahrtunternehmen, die die Flugpreise für innergemeinschaftliche Flugdienste nicht in Euro ausdrücken, verpflichtet sind, für deren Angabe eine mit dem angebotenen Dienst objektiv in Verbindung stehende Landeswährung zu wählen. Dies ist insbesondere bei einer Währung der Fall, die in dem Mitgliedstaat des Abflug- oder Ankunftsports des betreffenden Flugs als gesetzliches Zahlungsmittel gilt. Somit können in einer Situation, in der ein Luftfahrtunternehmen, das in einem Mitgliedstaat niedergelassen ist, in dem der Euro gesetzliches Zahlungsmittel ist, im Internet einen Flugdienst mit Abflugort in einem anderen Mitgliedstaat anbietet, in dem eine andere Währung als der Euro gesetzliches Zahlungsmittel ist, die nicht in Euro ausgedrückten Flugpreise in der Währung ausgewiesen werden, die in diesem anderen Mitgliedstaat als gesetzliches Zahlungsmittel gilt. Der Flugpreis kann daher in Euro oder der Währung des Ankunfts- oder Abflugortes ausgewiesen werden.

IV. Montrealer Übereinkommen und Fluggastbrücke

Der BGH entschied am 21.11.2017³⁹, dass der Begriff des Einsteigens in ein Luftfahrzeug weit auszulegen ist und sämtliche

Vorgänge umfasst, die den Einstieg des Fluggastes in das Flugzeug und damit den Beginn der Luftbeförderung betreffen. Art. 17 Abs. 1 MÜ bezwecke den Schutz des Fluggastes vor den spezifischen Gefahren für sein Leben oder seine körperliche Integrität, die aus den technischen Einrichtungen und sonstigen sachlichen Gegebenheiten der Luftbeförderung einschließlich des Ein- und Ausstiegs resultieren. Es müsse sich nicht um Risiken oder Gefahren handeln, die einzigartig sind und in keinem anderen Lebensbereich, sondern nur bei der Luftbeförderung auftreten können. Vielmehr reiche es aus, wenn sich ein Risiko verwirklicht, das sich aus der typischen Beschaffenheit oder dem Zustand eines Luftfahrzeugs oder einer beim Ein- oder Ausstieg verwendeten luftfahrttechnischen Einrichtung (hier: einer Fluggastbrücke) ergibt.

V. Ausblick

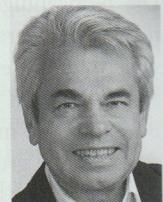
Im Berichtszeitraum sind viele europäische Fluggesellschaften wie Air Berlin, Germania, small planet, und Flynnmi insolvent geworden⁴⁰. Daher ist weiterhin zu fordern, dass eine Insolvenzsicherungspflicht für Luftverkehrsunternehmen zur Absicherung der Fluggäste eingeführt wird⁴¹. Wenn insoweit der Unionsgesetzgeber nicht tätig wird, ist der Verfasser der Auffassung, dass der nationale Gesetzgeber subsidiär den Schutz der Passagiere verbessern muss. Abschließend ist festzustellen, dass die Reform der Fluggastrechte-VO seit 2015 auf Eis liegt. Die derzeitige Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag ver einbart, dass sie den Novellierungsvorschlag der EU-Kommission⁴² für die Fluggastrechte-VO unterstützt⁴³.

Prof. Dr. Ernst Führich

Richter a.D. und Prof. em. für Bürgerliches Recht, Handels- und Gesellschaftsrecht und Reiserecht an der Hochschule Kempten

ernst.fuehrich@t-online.de

www.reiserecht-fuehrich.com und
www.reiserecht-fuehrich.de



34 Ergänzung zu BGH, Beschl. v. 6.10.2004 – IV ZR 287/03, NJW-RR 2005, 506; Beschl. v. 12.9.2013 – I ZR 58/11, WRP 2014, 192.

35 BGH v. 21.4.2016 – I ZR 220/14, ECLI:DE:BGH:2016:210416BIZR220.14.0, MDR 2016, 838 = GRUR 2016, 716.

36 EuGH v. 6.7.2017 – C-290/16, ECLI:EU:C:2017:523 – Air Berlin II, RRA 2017, 225 = EuZW 2017, 766 m. Anm. Führich = DAR 2017, 571 = IWRZ 2017, 225 m. Anm. Pfeiffer; vgl. bereits zum Endpreis beim Flug EuGH v. 15.1.2015 – C-573/13, ECLI:EU:C:2015:11 – Air Berlin I, NJW 2015, 1081 = EuZW 2015, 238.

37 BGH v. 27.4.2017 – I ZR 209/15, ECLI:DE:BGH:2017:270417BIZR209.15.0, MDR 2017, 777 = GRUR 2017, 742 = RRA 2017, 183.

38 EuGH v. 15.11.2018 – C-330/17, ECLI:EU:C:2018:916 – Germanwings, EuZW 2019, 46 = RRA 2019, 19.

39 BGH v. 21.11.2017 – X ZR 30/15, MDR 2018, 340 = RRA 2018, 79 = NJW 2018, 861 m. Anm. Schmid; Besprechung Vyvers NZV 2018, 142.

40 <https://www.reisereporter.de/artikel/7683-pleite-welle-21-airlines-in-eine-m-jahr-insolvenz-angemeldet-darunter-wow-air-small-planet-germania>.

41 Vgl. nur Führich/Staudinger, Reiserecht, 8. Aufl. 2019, § 35 Rz. 42 m.W.N.

42 Vorschlag COM (2013) 130 final v. 13.3.2013; s. auch Führich/Staudinger, Reiserecht, 8. Aufl. 2019, Anh. II 16.

43 <https://www.spiegel.de/media/media-42518.pdf>.