

*Prof. Dr. Ernst Führich*

# **Die Entwicklung des Reiserechts der Luftbeförderung einschließlich der EU-Fluggastrechte-VO im Jahre 2020**

*Der folgende Beitrag schließt an den Bericht in MDR 2020, 1351 an und stellt die deutsche, unionsrechtliche und internationale Entwicklung des Luftbeförderungsrechts einschließlich der EU-Fluggastrechte-VO in der Rechtsprechung des EuGH, BGH und ausgewählter Instanzgerichte aus 2020 dar.*

## **I. Fluggastrechte-VO (EG) Nr. 261/2004**

### **1. Corona-Pandemie und Fluggastrechte**

Ab Beginn der Corona-Pandemie seit März 2020 kam der Flugverkehr in der EU und weltweit zeitweise fast zum Erliegen. So wurden 2020 in Europa laut der Internationalen Zivilluftfahrt-

Organisation (ICAO) rund 770 Millionen weniger Flugpassagiere befördert. Hierbei wurden die Fluggastrechte in großem Ausmaß mit stillschweigender Zustimmung der EU-Mitgliedstaaten missachtet<sup>1</sup>. So ist nach Art. 8 Abs. 1 der Fluggastrechte-VO<sup>2</sup> bei einer Stornierung und Flugabsage der Flugpreis innerhalb von sieben Tagen nach dem Antrag zu erstatten. Obwohl die EU-Kommission eine unverbindliche Auslegungsrichtlinie<sup>3</sup> erließ und keine pandemiebedingte Ausnahmeregelungen vorsah, setzten die Fluggesellschaften die Erstattungen aus oder boten nur Gutscheine an, die nicht gegen eine Insolvenz der Fluggesellschaften abgesichert sind<sup>4</sup>. Hierbei besteht keine Pflicht des Fluggastes, diese Gutscheine anzunehmen<sup>5</sup>. Nach Auffassung der Kommission sind die Maßnahmen, die Behörden zur Eindämmung der Pandemie ergreifen, ihrer Art und Ursache nach nicht Teil der normalen Tätigkeit von Luftbeförderern und von diesen tatsächlich nicht zu beherrschen und damit außergewöhnliche Umstände. Dies führt im Grundsatz nur zum Wegfall der Ausgleichsansprüche gem. Art. 7 der VO, nicht aber der Ansprüche auf Unterstützungsleistungen gem. Art. 8 (Erstattung oder anderweitige Beförderung) und gem. Art. 9 (Betreuungsleistungen)<sup>6</sup>.

## 2. Anwendungsbereich

### a) Teilflüge mit Codesharing

- 2 Nach Vorlage durch das AG Hamburg entschied der EuGH am 12.11.2020<sup>7</sup> in der Rechtssache KLM Royal Dutch Airlines bei einem aus zwei Teilflügen bestehenden Flug mit Umsteigen von New York über Amsterdam nach Hamburg, der Gegenstand einer einzigen Buchung war und von einem Flughafen eines Drittstaates startete, und damit in der EU zwischenlandete und als Zielort einen Flughafen in einem anderen Mitgliedstaat hatte, dass der Fluggast seine Klage auf Ausgleichszahlung gem. Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 i.V.m. Art. 3 Abs. 1 Buchst. b und V der Fluggastrechte-VO gegen das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft richten kann, welches den zweiten Teilflug durchgeführt hat. Insoweit bestätigte der Gerichtshof seine Entscheidung in der Rechtssache České aerolinie<sup>8</sup>.

### b) Beförderungsverweigerung wegen unzureichender Reisedokumente

- 3 Mit Urteil vom 30.4.2020 legte der EuGH<sup>9</sup> Art. 2 Buchst. j der Fluggastrechte-VO dahin aus, dass die Weigerung eines Luftfahrtunternehmens, einen Fluggast zu befördern, weil dieser unzureichende Reisedokumente wie ein Visum vorgelegt habe, diesem Fluggast nicht die Rechte nach der Fluggastrechte-VO entzieht. Im Falle einer Klage dieses Fluggastes hat das zuständige Gericht unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls zu beurteilen, ob für diese Weigerung vertretbare Gründe nach Maßgabe dieser Bestimmung vorliegen. Eine Klausel in den AGB des Luftfahrtunternehmens darf diese Rechte weder beschränken noch ausschließen und damit einen Schadenersatzanspruch vorenthalten.

## 3. Ausgleichsanspruch und außergewöhnliche Umstände

### a) Corona-Pandemie als außergewöhnlicher Umstand

In der Entscheidung des OLG Köln vom 26.2.2021<sup>10</sup> stellte das Gericht fest, dass eine Annulierung der Flüge aufgrund der Corona-Pandemie auf außergewöhnliche Umstände zurückging. Ein außergewöhnlicher Umstand ist nur dann gegeben, wenn das Vorkommnis nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftverkehrsunternehmens und aufgrund seiner Natur oder Ursache von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen ist, wobei diese beiden Bedingungen kumulativ sind<sup>11</sup>. Es muss sich um ein außergewöhnliches Geschehen handeln, d.h. nicht dem gewöhnlichen Lauf der Dinge entsprechen, sondern außerhalb dessen liegen, was üblicherweise mit dem Ablauf der Personenbeförderung im Luftverkehr verbunden ist. Der Ausschlusstatbestand soll Ereignisse erfassen, die nicht mit dem Luftverkehr verbunden sind, sondern als – jedenfalls in der Regel von außen kommende – besondere Umstände seine ordnungs- und plangemäßige Durchführung beeinträchtigen oder unmöglich machen können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass außergewöhnliche Umstände i.S.v. Art. 5 Abs. 3 der Fluggastrechte-VO eng auszulegen sind, um den Fluggast vor einer zu raschen Entlastung des Luftfahrtunternehmens zu schützen<sup>12</sup>. Für eine Airline handelt es sich daher um einen außergewöhnlichen Umstand, wenn Behörden eines Staates Flüge verbieten oder den Flugverkehr wegen der Pandemie untersagen.

1 Sonderbericht 15/2021 des Europ. Rechnungshofes vom 29.6.2021, <https://www.eca.europa.eu/de/Pages/DocItem.aspx?did=58696>.

2 VO (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates v. 11.2.2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annulierung oder bei großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der VO (EWG) Nr. 295/91, ABl. 2004 L 46, 1; s. dazu Führich in Führich/Staudinger, Reiserecht, 8. Aufl. 2019, §§ 38–43.

3 Mitteilung der EU-Kommission v. 18.3.2020, COM (2020) 1830 final, S. 6. Als Mitteilung der Exekutive hat sie keine Bindungswirkung, vgl. dazu Führich, NJW-aktuell 29/2016, S. 15.

4 Vgl. Sonderbericht 15/2021 in Fn. 2.

5 Führich in Führich/Staudinger, Reiserecht, § 42 Rz. 18.

6 Vgl. EuGH, Urt. v. 31.1.2013 – C-12/11 – McDonagh, NJW 2023, 921; Führich in Führich/Staudinger, Reiserecht, § 42 Rz. 20 und 42; BeckOK/Degott, FluggastrechteVO, 17. Bd., Art. 8 Rz. 10 (Stand 1.1.2021); OLG Köln, Urt. v. 19.2.2021 – 6 U 127/20, MDR 2021, 604 = NJW 2021, 1248 = RRa 2021, 128 Rz. 14.

7 EuGH, Beschl. v. 12.11.2020 – C-367/20 – KLM Royal Dutch Airlines, RRa 2021, 125 = BeckRS 2020, 370035.

8 EuGH, Urt. v. 11.7.2019 – C 502/18 – České aerolinie, NJW 2019, 2595 = RRa 2019, 222.

9 EuGH, Urt. v. 30.4.2020 – C 584/18 – Blue Air, RRa 2020, 124 = BeckRS 2020, 7120.

10 OLG Köln, Urt. v. 19.2.2021 – 6 U 127/20, MDR 2021, 604 = NJW 2021, 1248 = RRa 2021, 128.

11 Vgl. EuGH, Urt. v. 22.12.2008 – C-549/07, NJW 2009, 347 (Technischer Defekt); EuGH, Urt. v. 11.6.2020 – C-74/19 – Transportes Adreos Portugueses, NJW-RR 2020, 871 = EuZW 2020, 617; näher BeckOK Fluggastrechte-VO/Schmid, 2. Aufl. 2021, Art. 5 Rz. 47–546; Rihs, Die Haftung für außergewöhnliche Umstände, 2021.

12 Vgl. Führich in Führich/Staudinger, Reiserecht, § 40 Rz. 29 m.w.N.

### b) Störende Fluggäste

- 5 Im Urteil des EuGH vom 11.6.2020<sup>13</sup> begehrte ein Fluggast eine Ausgleichszahlung, da er sein Endziel erst mit einer 24-stündigen Verspätung erreichte, weil er nach einer Umleitung seines Erstfluges den Anschlussflug verpasste. Ursache war ein randalierender Passagier („unruly passenger“), der einen anderen gebissen hatte.
- 6 Primär geht der Gerichtshof davon aus, dass bei Verspätungen oder Annulierungen von Anschlussflügen wegen eines randalierenden Fluggastes Luftfahrtunternehmen von ihrer Entschädigungspflicht befreit sein können, sofern im konkreten Fall das störende Verhalten eines Passagiers einen außergewöhnlichen Umstand darstellt. Nach Erwägungsgrund 14 der VO können solche Umstände insbesondere bei Sicherheitsrisiken auftreten. Ein schwerwiegendes störendes Verhalten eines Fluggastes, welches Maßnahmen des Bordkommandanten nach Art. 6 des Tokyoter Abkommens sowie nach Abschnitt 7d des Anhang IV der VO Nr. 216/2008 rechtfertigt, betrifft die Sicherheit des Flugs und ist nicht Teil der normalen Tätigkeit des betreffenden ausführenden Luftfahrtunternehmens. Insoweit hat das vorlegende Gericht zu prüfen, ob das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht zum Auftreten dieses Verhaltens beigetragen oder unter Berücksichtigung der Anzeichen für ein solches Verhalten nicht versäumt hat, angemessene Maßnahmen zu ergreifen.
- 7 Art. 5 i.V.m. ihrem Erwägungsgrund 14 ist weiterhin dahin auszulegen, dass sich ein ausführendes Luftfahrtunternehmen auch auf einen außergewöhnlichen Umstand berufen kann, der einen vorangegangenen Flug betroffen hat, den es selbst mit demselben Luftfahrzeug durchgeführt hat, sofern ein unmittelbarer ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Auftreten dieses Umstands und der Verspätung oder Annulierung des späteren Fluges besteht. Weder Art. 5 Abs. 3 der Fluggastrechte-VO noch die Erwägungsgründe 14 und 15 sehen eine Einschränkung vor, dass die außergewöhnlichen Umstände den verspäteten oder annulierten Flug selbst betreffen müssen.
- 8 Bezuglich der zumutbaren Maßnahmen i.S.d. Art. 5 Abs. 3 der VO ist der EuGH der Auffassung, dass das Luftfahrtunternehmen alle ihm zur Verfügung stehenden Mittel einzusetzen hat, um eine zumutbare, zufriedenstellende und frühestmögliche anderweitige Beförderung sicherzustellen. Dazu gehört nicht nur der nächste Flug, den das Luftfahrtunternehmen selbst anbietet. Aus den Erwägungsgründen 1, 12, 13 und Art. 8 Abs. 1 der VO folgt, dass auch direkte oder indirekte Flugverbindungen anderer Luftfahrtunternehmen, auch anderer Allianzen, angeboten werden müssen und mit weniger Verspätung als der nächste Flug des betreffenden Luftfahrtunternehmens ankommen. Der BGH hat eine Umbuchung als zumutbare Maßnahme bisher abgelehnt<sup>14</sup> und diese Frage auch nicht als vorlagebedürftig angesehen<sup>15</sup>. Diese neue Rechtsprechung hat der EuGH kürzlich am 14.1.2021 in der Rechtssache Airhelp bestätigt<sup>16</sup>.

### c) BGH: Innerbetrieblicher Streik kein außergewöhnlicher Umstand

- 9 In einem Hinweisbeschluss des BGH vom 31.3.2020<sup>17</sup> ist erkennbar, dass der für Reisesachen zuständige 10. Senat seine bisherige Rechtsprechung aufgegeben hat, wonach ein Streik

des eigenen Personals des Luftfahrtunternehmens einen außergewöhnlichen Umstand darstellen sollte<sup>18</sup>. In dem Verfahren ging es um die Anrechnung von Zahlungen eines Reiseveranstalters auf Ausgleichsansprüche wegen einer durch einen innerbetrieblichen Streik verursachten Flugannullierung. Insoweit weist der BGH darauf hin, dass die beklagte Fluggesellschaft auf Grundlage der zutreffenden Rechtsprechung des EuGH im Urt. v. 17.4.2018<sup>19</sup> auch nicht aufgrund außergewöhnlicher Umstände von der Ausgleichspflicht befreit ist.

### d) EuGH: Ausgleichszahlung auch bei gewerkschaftlich organisiertem innerbetrieblichem Streik

Mit der Entscheidung des EuGH vom 23.3.2021<sup>20</sup> klärte der 10. Gerichtshof die noch im Berichtsjahr 2020 höchst kontroverse Frage und urteilte, dass auch dann, wenn ein Flug wegen eines Streiks von Mitarbeitern der Airline, hier der Piloten, annuliert wird oder deutlich verspätet ist, kein außergewöhnlicher Umstand vorliegt und eine Ausgleichszahlung zu leisten ist. Dies gelte insbesondere dann, wenn der Streik unter Beachtung der Anforderungen des nationalen Rechts gewerkschaftlich organisiert wurde und Forderungen der Beschäftigten durchgesetzt werden sollen.<sup>21</sup>

### e) Annulierung des Flugs und Verspätung des Ersatzflugs mit doppelter Ausgleichszahlung

Mit Urteil des EuGH vom 12.3.2020<sup>22</sup> in der Rechtssache Finnair entschied der Gerichtshof, dass Art. 7 Abs. 1 der Fluggastrechte-VO dahin auszulegen ist, dass ein Fluggast, der wegen der Annulierung eines Fluges eine Ausgleichszahlung erlangt hat und den ihm angebotenen Alternativflug akzeptiert hat, Anspruch auf eine weitere Ausgleichszahlung wegen Verspätung des Alternativflugs hat, wenn diese Verspätung eine Anzahl von Stunden beträgt, die zu einer Ausgleichszahlung berechtigt, und das den Alternativflug ausführende Luftfahrtunternehmen dasselbe ist wie das des annulierten Fluges. So

13 EuGH, Urt. v. 11.6.2020 – C-74/19 – Transportes Aéreos Portugueses, NJW-RR 2020, 871 – RRa 2020, 185; Bespr. Ullensboom, RRa 2021, 102; Jarec, RRa 2020, 211; Wiesnacke, NZV 2020, 572; Staudinger/Schröder, NJW 2020, 3149, 3151.

14 Vgl. BGH, Urt. v. 12.6.2014 – X ZR 121/13, RRa 2014, 293; BGH, Urt. v. 15.1.2019 – X ZR 15/18, RRa 2019, 113.

15 BGH, Urt. v. 15.1.2019 – X ZR 15/18, RRa 2019, 113.

16 EuGH, Beschl. v. 14.1.2021 – C-264/20 – Airhelp, RRa 2021, 75; Bespr. Wukschitz, RRa 2021, 51; vgl. auch OLG Köln, Urt. v. 26.2.2020 – 6 U 127/20, RRa 2021, 128; MDR 2021, 604 = NJW 2021, 1284 (Kein beispielhaftes Umbuchungsrecht auf andere Reisezeit wegen Corona-Pandemie).

17 BGH, Beschl. v. 31.3.2020 – X ZR 138/18, BeckRS 2020, 11015; vgl. Flöhmann, zfs 2020, 124, 129.

18 Vgl. nur BGH, Urt. v. 21.8.2012 – X ZR 138/11, NJW 2013, 374; a.A. bereits Führich, MDR 2018, 769, 772; Flöhmann, EuZW 2018, 457, 461; LG Hamburg, Urt. v. 21.5.2019 – 321 S 83/18, NJW-RR 2019, 1142; LG Hamburg, Urt. v. 3.6.2019 – 321 S 22/18, RRa 2020, 142 (Streik von Flugbegleitern kein außergewöhnlicher Umstand).

19 EuGH, Urt. v. 17.4.2018 – C-195/17 – Krüsemann/TUIfly, RRa 2018, 111.

20 EuGH, Urt. v. 23.3.2021 – C-28/20 – Airhelp/SAS, NJW 2021, 1451 (Kollision in Parkposition mit anderem Flugzeug als außergewöhnlicher Umstand).

21 Zum sog. „wilden Streik“, s. EuGH – Krüsemann/TUIfly in Fn. 19.

22 EuGH, Urt. v. 12.3.2020 – C-832/18 – Finnair Oyj, RRa 2020, 72 = NJW 2020, 1127 m. Ann. Gowans.

habe der Erwägungsgrund 2 der Fluggastrechte-VO das Ziel, großen Unannehmlichkeiten abzuhelpfen, im Einklang, dass den Fluggästen ein Ausgleichsanspruch für jede der aufeinanderfolgenden Unannehmlichkeiten gewährt werde. Würde das ausführende Luftfahrtunternehmen keiner Sanktion zur mehrfachen Ausgleichszahlung unterliegen, bliebe die Verletzung seiner Verpflichtung zu einer Unterstützungsleistung gem. Art. 8 Abs. 1 der Fluggastrechte-VO folgenlos, was die Effektivität des Anspruchs der Fluggäste auf eine anderweitige Beförderung gefährden würde und dem Ziel eines hohen Schutzes zuwiderliefe.

- 12 Die zweite Vorlagefrage des Berufungsgerichts Helsinki zur Auslegung der „außergewöhnlichen Umstände“ beantwortete der EuGH dahin, dass sich ein Luftfahrtunternehmen für die Befreiung von seiner Verpflichtung zu Ausgleichszahlungen nicht auf außergewöhnliche Umstände berufen kann, die mit dem Defekt eines sog. „On-condition“-Teils zusammenhängen, d.h. eines Teils, das nur wegen Defekts des früheren Teils ausgetauscht wird, auch wenn er ständig ein Ersatzteil vorrätig hält. Eine Ausnahme liegt dann vor, was zu prüfen Sache des vorlegenden Gerichts ist, wenn ein solcher Mangel ein Vorkommnis darstellt, das seiner Natur oder Ursache nach nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen ist, wobei jedoch gilt, dass dieser Mangel, sofern er grundsätzlich untrennbar mit dem System zum Betrieb des Flugzeugs verbunden bleibt, nicht als ein solches Vorkommnis anzusehen ist.

#### f) Von Polizei verschuldete Flugverspätung

- 13 Das AG Köln<sup>23</sup> hat am 23.10.2020 entschieden, dass ein Fehler der Bundespolizei bei der Abfertigung von Gepäck, der dazu führt, dass bereits in ein Flugzeug geladenes Gepäck wieder entladen werden muss, und in der Folge der Flug nicht ordnungsgemäß durchgeführt werden kann, weil ein zugeteilter Abflugslot nicht rechtzeitig erreicht wird, einen außergewöhnlichen Umstand darstellt.

#### g) Wetterverhältnisse

- 14 Das AG Dortmund<sup>24</sup> ging im Urteil vom 1.9.2020 davon aus, dass dann, wenn aufgrund vorgelegter METAR-Daten festgestellt wird, dass im Zeitpunkt der geplanten Landung zumindest feuchter Dunst am Zielflughafen herrschte und der Pilot die Entscheidung trifft, dass die Landung unter diesen Bedingungen eine Gefährdung darstellt, diese Einschätzung des Piloten wegen seiner Befugnisse als Luftfahrzeugführer nach Art. 3 Abs. 1 LuftVO grundsätzlich bindend ist. Ob die Wetterlage objektiv für eine Landung zu schlecht war, ist unerheblich. Das längere Zuwarten auf Besserung der Wetterverhältnisse im Falle von Nebel/Dunst ist einem Luftverkehrsunternehmen nicht zumutbar, um eine Annulierung zu vermeiden, wenn die Dauer dieser Wetterlage nicht einschätzbar ist. Das Abwarten von einer Stunde ist in einer solchen Situation angemessen. Alternativtransporte müssen nicht bereits in diesem Zeitraum organisiert werden.

#### 4. Hotelunterbringung als Betreuungsleistung

Aufgrund einer Flugannullierung im Rahmen einer Pauschalreise bot die Fluggesellschaft Niki einer Rollstuhlfahrerin die unentgeltliche Hotelunterbringung an. Während ihres Aufenthalts verletzte sie sich schwer, nachdem sie mit den Vorderrädern in einer Querrinne eines Weges hängen blieb. Nach Vorlage durch das OGH Wien entschied der EuGH<sup>25</sup> mit Urteil vom 3.9.2020, dass Art. 9 Abs. 1 Buchst. b der VO (EG) Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass die dem Luftfahrtunternehmen nach dieser Vorschrift obliegende Pflicht, den in ihr genannten Fluggästen unentgeltlich eine Hotelunterbringung anzubieten, nicht bedeutet, dass das Luftfahrtunternehmen die Unterbringungsmodalitäten als solche zu übernehmen hat. Die Fluggastrechte-VO ist dahin auszulegen, dass ein Luftfahrtunternehmen nicht auf der alleinigen Grundlage dieser Verordnung verpflichtet sein kann, dem Fluggast die Schäden zu ersetzen, die durch ein Fehlverhalten des Hotelpersonals entstanden sind. Das Luftfahrtunternehmen haftet nur für die Unterbringungsauswahl, nicht für die Unterbringungsmodalitäten.

Der EuGH folgert diese Auslegung aus dem Wortlaut und der Systematik der Vorschrift. Eine solche Interpretation der Bestimmung führt nicht dazu, dass Art. 9 Abs. 3 der Fluggastrechte-VO ausgehöhlt wird. So stellt der Erwägungsgrund 13 klar, dass das Luftfahrtunternehmen eine angemessene Betreuung für Personen mit eingeschränkter Mobilität anzubieten hat. Das bedeutet, dass das Luftfahrtunternehmen das Hotel sorgfältig auszusuchen hat, nachdem es sich vergewissert hat, dass dieses Hotel imstande ist, vernünftigen Erwartungen an die Qualität und Sicherheit zu entsprechen, sowie darauf ausgerichtet ist, Personen mit eingeschränkter Mobilität unter angemessenen Bedingungen aufzunehmen. Die Gesetzgeber der Fluggastrechte-VO wollte nur ein System standardisierter und sofortiger Unterstützung einführen, was nicht bedeutet, dass das Luftfahrtunternehmen für die Unterbringung als solche und das Verhalten des Personals haftet. Diese Auslegung der Fluggastrechte-VO durch den EuGH hat zur Folge, dass der verletzte Fluggast selbst das Risiko einer deliktischen Schadensersatzklage nach dem Recht des Hotelbetreibers nach Art. 4, 17 Rom II-VO vor dessen Gerichtsstand nach Art. 4, 7 Brüssel Ia-VO zu tragen hat, obwohl die Unterbringung der Sphäre des Luftfahrtunternehmens zuzuordnen ist<sup>26</sup>.

#### 5. Weiter gehender Schadensersatz neben Ausgleichsleistung

In der Rechtssache DER Touristik entschied der EuGH<sup>27</sup> mit 17 Beschluss vom 28.5.2020, dass Art. 12 der Fluggastrechte-Verordnung dahin auszulegen ist, dass er dem nicht entgegensteht,

<sup>23</sup> AG Köln, Urt. v. 23.10.2020 – 112 C 144/20, BeckRS 2020, 40137.

<sup>24</sup> AG Dortmund, Urt. v. 1.9.2020 – 425 C 1320/20, NJW-RR 2020, 1377; vgl. auch AG Memmingen, Urt. v. 16.12.2020 – 11 C 667/20, BeckRS 2020, 43010 (Anscheinshinweis für Exkulpation bei starkem Nebel).

<sup>25</sup> EuGH, Urt. v. 3.9.2020 – C-530/19 – Niki Luftfahrt, NJW-RR 2020, 1375 – RRa 2020, 287. EuGH, Urt. v. 3.9.2020.

<sup>26</sup> Vgl. Staudinger in Führich/Staudinger, Reiserecht, § 4 Rz. 9, 11, 34 m.w.N.

<sup>27</sup> EuGH, Beschl. v. 28.5.2020 – C-153/19 – DER Touristik, RRa 2020, 190.

dass ein Fluggast, der bereits nach Art. 7 dieser Verordnung einen Ausgleich erhalten hat, aufgrund eines im Recht des betreffenden Mitgliedstaats vorgesehenen auf Minderung des Reisepreises gerichteten Anspruchs gegen einen Reiseveranstalter einen Ausgleich erhalten kann, soweit dieser für einen individuellen Schaden gewährt wird, der auf einem der in Art. 1 Abs. 1 der Verordnung genannten Fälle beruht, was das vorzulegende Gericht zu prüfen hat.

- 18 In diesem Verfahren behauptete der Fluggast im Rahmen einer Flugpauschalreise für zwei Personen nach Teneriffa, wegen einer großen Verspätung, auf die das ausführende Luftfahrtunternehmen gem. Art. 7 Fluggastrechte-VO eine Ausgleichszahlung von zweimal 400 € zahlte, an einer chronischen Erkrankung (Herpes) zu leiden, welche durch die erhebliche Verspätung seines Fluges aufgeflammt sei. Deswegen sei er gezwungen gewesen, sich auf Teneriffa in ärztliche Behandlung zu begeben. Der Kläger verlangte vom Reiseveranstalter die Erstattung der Behandlungskosten, Entschädigung wegen entgangener Urlaubsfreuden sowie eine Reisepreisminderung. Der beklagte Reiseveranstalter DER Touristik war der Auffassung, dass die Ausgleichszahlungen von 800 € auf den Rückzahlungsanspruch wegen einer Minderung des Reisepreises gem. Art. 12 der VO anzurechnen sei. Der EuGH folgte jedoch nicht dieser Auffassung, sondern entschied, dass ein Fluggast neben der pauschalen standardisierten Ausgleichszahlung für seine Unannehmlichkeiten einen Ausgleich für einen eigenen individuellen Schaden ersetzt verlangen kann. Ein solcher Schaden könne sich auch aus einem Minderungsanspruch nach dem Recht des betreffenden Mitgliedstaates oder aus dem Völkerrecht<sup>28</sup> ergeben, der auf einem der in Art. 1 Abs. 1 der Fluggastrechte-VO genannten Fälle beruhe.

## 6. Geltendmachung von Ansprüchen

### a) Keine Ausgleichszahlung für geänderte Buchung

- 19 Mit Urteil vom 30.4.2020 legte der EuGH<sup>29</sup> Art. 7 der Fluggastrechte-VO dahin aus, dass einem Fluggast, der für einen Flug mit Anschlussflug über eine einzige Buchung verfügt, keine Ausgleichszahlung zusteht, wenn seine Buchung gegen seinen Willen geändert wurde mit der Folge, dass er den ersten Teilflug seiner gebuchten Beförderung nicht antrat, obwohl dieser Flug durchgeführt wurde, und dass er auf einen späteren Flug umgebucht wurde, der es ihm ermöglichte, den zweiten Teilflug seiner gebuchten Beförderung anzutreten und damit sein Endziel zur planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen. Zwar soll die Fluggastrechte-VO nach ihren Erwägungsgründen 1 und 2 Ärgernissen und großen Unannehmlichkeiten abhelfen. Diese Unannehmlichkeit kann jedoch nicht als „groß“ im Sinne der VO angesehen werden, wenn der Fluggast sein Endziel zur planmäßigen Ankunftszeit erreicht.

### b) Zeitspanne der Flugverspätung

- 20 Im Beschluss des EuGH vom 1.10.2020<sup>30</sup> befasste sich der Gerichtshof mit der maßgeblichen Zeitspanne für Ansprüche von Fluggästen wegen Verspätung. Danach ist die Fluggastrechte-VO mit Art. 5–7 im Lichte des Urteils vom 4.9.2014 in der Rechtssache Germanwings<sup>31</sup> dahin auszulegen, dass zur Bestimmung des Ausmaßes der den Fluggästen bei der Ankunft entstandenen Verspätung die Zeitspanne zu berechnen ist, die

zwischen der planmäßigen Ankunftszeit und der tatsächlichen Ankunftszeit, d.h. dem Zeitpunkt, zu dem mindestens eine der Flugzeugtüren geöffnet wird, sofern den Fluggästen in diesem Moment das Verlassen des Flugzeugs gestattet ist, verstrichen ist.

### c) Unzulässiges Bestreiten mit Nichtwissen bei Vogelschlag

Das AG Bremen<sup>32</sup> ging im Urteil vom 23.9.2020 davon aus, dass ein Fluggastrechteportal, das gewerbl. Forderungen von Fluggästen ankauf, substantiierten Vortrag der Fluggesellschaft zu den Gründen einer Flugverspätung nicht zulässig mit Nichtwissen bestreiten, sondern diesbezüglich Erkundigungen, wie z.B. bei Eurocontrol wegen eines Vogelschlags, einziehen muss.

### d) Ausgleichszahlung in Landeswährung

Mit Urteil vom 3.9.2020 legte der EuGH<sup>33</sup> Art. 7 Abs. 1 der Fluggastrechte-VO dahin aus, dass ein Fluggast, dessen Flug annulliert wurde oder erheblich verspätet war, oder sein Rechtsnachfolger die Zahlung der in dieser Bestimmung genannten Ausgleichsleistung in der an seinem Wohnort geltenden Landeswährung verlangen kann. Daher steht diese Bestimmung einer Regelung oder einer gerichtlichen Praxis eines Mitgliedstaats entgegen, wonach der zu diesem Zweck von einem solchen Fluggast oder seinem Rechtsnachfolger gestellte Antrag nur deshalb zurückgewiesen wird, weil dieser ihn in dieser Landeswährung beziffert hat. Den Anspruch auf Ausgleichsleistungen von der Voraussetzung abhängig zu machen, dass dem geschädigten Fluggast die geschuldete Summe in Euro – unter Ausschluss jeder anderen, nationalen Währung – gezahlt werde, beschränkt die Ausübung dieses Rechts und beachtet nicht, dass der in Art. 7 der Verordnung vorgesehene Anspruch auf Ausgleichsleistungen entsprechend dem Hauptziel der VO, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen, weit auszulegen ist<sup>34</sup>.

### e) Vorprozessuale Rechtsanwaltskosten bei Verletzung der Informationspflicht

In seiner Entscheidung vom 1.9.2020 bestätigt der BGH<sup>35</sup> seine bisherige Rechtsprechung<sup>36</sup>, dass das ausführende Luftverkehrsunternehmen einem Fluggast, dem ein Ausgleichs-

28 So bereits EuGH, Urt. v. 29.7.2019 – C-354/18 – Rusu, RRa 2019, 280.

29 EuGH, Urt. v. 30.4.2020 – C-191/19 – Air Nostrum, NJW-RR 2020, 1000 – RRa 2020, 193.

30 EuGH, Beschl. v. 1.10.2020 – C-654/19, BeckRS 2020, 37672.

31 EuGH, Urt. v. 4.9.2014 – C-452/13, NJW 2015, 221.

32 AG Bremen, Urt. v. 23.9.2020 – X C 524/19, NJW-RR 2020, 1379.

33 EuGH, Urt. v. 3.9.2020 – C-356/1932 – Delfy, NJW-RR 2020, 1178 – RRa 2020, 284.

34 Vgl. u.a. EuGH, Urt. v. 19.11.2009, verb. C-402/07 und C-432/07 – Sturgeon, RRa 2009, 282; EuGH, Urt. v. 4.10.2012 – C-22/11 – Pinnair, RRa 2012, 281 – NJW 2013, 361.

35 BGH, Urt. v. 1.9.2020 – X ZR 97/19, MDR 2020, 1308 – NJW-RR 2020, 1507.

36 BGH v. 12.2.2019 – X ZR 24/18, MDR 2019, 656 – NJW 2019, 1373; vgl. Führich, MDR 2019, 1351 Rz. 25.

anspruch nach Art. 7 der Fluggastrechte-VO zusteht, grundsätzlich auch die Kosten für die vorgerichtliche Geltendmachung des Anspruchs durch einen Rechtsanwalt ersetzen muss, wenn es die ihm gem. Art. 14 der VO obliegende Informationspflicht verletzt hat. Die Aushändigung eines Abdrucks des Gesetzespekts reicht nicht aus, sondern es müssen die Voraussetzungen des Anspruchs verständlich dargestellt und auch der Anspruchsgegner genannt werden. Soweit das Luftfahrtunternehmen seiner Verpflichtung nicht oder nicht vollständig nachkommt, ist die Inanspruchnahme anwaltslicher Hilfe als erforderlich anzusehen.

## II. Montrealer Übereinkommen

### 1. Unfall an Bord eines Luftfahrzeugs mit heißem Kaffee

- 24 Im Bericht über das Luftbeförderungsrecht des Jahres 2019<sup>37</sup> wurde bereits die wegweisende Entscheidung des EuGH<sup>38</sup> vom 19.12.2019 erläutert. Der EuGH entschied für die EU-Mitgliedstaaten verbindlich, dass der Begriff „Unfall“ des Art. 17 Abs. 1 MÜ<sup>39</sup> jeden an Bord eines Luftfahrzeugs vorfallenden Sachverhalt erfasst, in dem ein bei der Fluggastbetreuung eingesetzter Gegenstand ein körperliche Verletzung eines Reisenden verursacht hat, ohne dass ermittelt werden müsste, ob der Sachverhalt auf ein luftfahrtsspezifisches Risiko zurückgeht. In dieser Rechtssache wurde ein Kind durch heißen Kaffee verbrüht, der aus nicht geklärten Umständen von dem Abstellbrett vor dem Sitz kippte.

### 2. Haftung für aufgegebenes Gepäck

- 25 Mit Urteil vom 9.7.2020 legte der EuGH<sup>40</sup> Art. 17 Abs. 2 MÜ zu den Haftungshöchstbeträgen für Reisegepäck dahin aus, dass der in Art. 22 Abs. 2 MÜ bei Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung des aufgegebenen Gepäcks, für das keine besondere Erklärung über das Interesse an der Ablieferung am Bestimmungsort abgegeben wurde, als Höchstbetrag vorgesehene Betrag eine Obergrenze für die Entschädigung darstellt, die dem Reisenden nicht automatisch zusteht. Innerhalb dieser Grenzen ist es Sache des nationalen Gerichts den Entschädigungsbetrag nach den nationalen Beweisregeln wie durch Vorlage von Urkunden oder Schriftstücken zu bestimmen, der dem Reisenden unter Berücksichtigung der Umstände des konkreten Falls zusteht. Diese Vorschriften dürfen jedoch nicht ungünstiger sein als die für vergleichbare innerstaatliche Rechtsbehelfe geltenden. Sie dürfen auch nicht so ausgestaltet sein, dass sie die Ausübung der Rechte des MÜ praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren.

## III. Internationale Zuständigkeit

### 1. Erfüllungsort bei Teilflügen einheitlicher Buchung

- 26 Im Beschluss vom 13.2.2020 legte der EuGH<sup>41</sup> Art. 7 Nr. 1 Buchst. b der Fluggastrechte-VO dahin aus, dass bei einem Flug, für den eine einheitliche bestätigte Buchung vorliegt und der in mehreren Teilflügen von verschiedenen Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, der wegen Annullierung des letzten Teilfluges bestehende Ausgleichsanspruch vor den Gerichten des Abflugortes des ersten Teilfluges geltend gemacht wer-

den kann. Dort befindet sich ein Erfüllungsort im Sinne der Brüssel Ia-VO<sup>42</sup>, selbst wenn sich die Klage gegen das mit dem letzten Teilflug beauftragte Luftfahrtunternehmen richtet und der Fluggast mit diesem Unternehmen in keiner direkten Vertragsbeziehung steht<sup>43</sup>.

### 2. Unzulässige Gerichtsstandsvereinbarung im Luftbeförderungsvertrag

In der Rechtssache DelayFix<sup>44</sup> beantragte der Rechtsdienstleister Delayfix beim Bezirksgericht Warschau als Berufungsgericht die Airline Ryanair<sup>45</sup> zu einer Ausgleichszahlung wegen einer Flugannullierung eines Fluges von Mailand nach Warschau zu verurteilen, während die Beklagte die Unzuständigkeit rügte und auf ihre Gerichtsstandsvereinbarung für ausschließlich irische Gerichte verwies. Nach Vorlage durch dieses Gericht entschied der EuGH am 18.11.2020 in Auslegung von Art. 25 Brüssel Ia-VO, dass die Vereinbarung grundsätzlich nur im Verhältnis zwischen den Vertragsparteien wirkt. Etwas anderes gilt, soweit nach den Rechtsvorschriften des Staates, dessen Gerichte in dieser Klausel bestimmt sind, der Rechtsdienstleister in alle Rechte und Pflichten der ursprünglichen Vertragspartei durch die Abtretung eingetreten ist, was das nationale Gericht prüfen muss. Gegebenenfalls ist eine solche Klausel, die in einem Vertrag zwischen einem Fluggast als Verbraucher und einer Airline als Gewerbetreibender als missbräuchlich i.S.v. Art. 3 der Klausel-RL<sup>46</sup> anzusehen, wenn sie nicht im Einzelnen ausgehandelt worden ist und eine ausschließliche Zuständigkeit dem Gericht zuweist, in dessen Bezirk sich der Sitz der Airline befindet. Dies habe der Gerichtshof schon wiederholt entschieden.

37 Führich, MDR 2020, 1351, Rz. 24.

38 EuGH, Urteil v. 19.12.2019 – C-532/18, NJW 2020, 381 = RRa 2020, 23.

39 Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28.5.1999 (MÜ); BGBl. 2004 II S. 458. Integraler Bestandteil des Unionsrechts vgl. EuGH, Urteil v. 6.5.2010 – C-63/09 – Walz/Clickair, RRa 2010, 180; EuGH, Urteil v. 12.4.2018 – C-258/16 – Finnair.

40 EuGH, Urteil v. 9.7.2020 – C-86/19 – Vueling Airlines, RRa 2020, 219 = BeckRS 2020, 15186.

41 EuGH, Beschluss v. 13.2.2020 – C-606/19 – Flightright, RRa 2020, 133 = NZV 2020, 358 m. Anm. Haupt.

42 Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2012 über die gerichtliche Zuständigkeit von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (Brüssel Ia-VO), ABl. Nr. L 351 S. 1, ber. 2016 L 264 S. 43.

43 Vgl. EuGH, Urteil v. 26.3.2020 – C-215/18 – Primera Air, EuZW 2020, 632 = RRa 2020, 235 = NJW-RR 2010, 552 wegen Flugbuchung über ein Reisebüro aus Prag für eine Pauschalreise nach Island wegen Flugverspätung am Abflugort Prag.

44 EuGH, Urteil v. 18.11.2020 – C-519/19 – DelayFix, NJW-RR 2021, 240 = NZV 2021, 36 m. Anm. Staudinger = RRa 2021, 19; Besprechung Matthias J. Müller, RRa 2021, 108.

45 Vgl. zum unvollständigen Flugendpreis auf der Website: EuGH, Urteil v. 23.4.2020 – C-28/19 – Ryanair, NJW 2020, 1793 = RRa 2020, 181.

46 RL 93/13/EWG des Rates v. 5.4.1993 über missbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen, ABl. 1993 L 95, 29; vgl. zur rechtsmissbräuchlichen Rechtswahlklausel zugunsten irischen Rechts auch OLG Köln, Beschluss v. 29.1.2021 – 9 U 184/20, RRa 2021, 79; LG Köln, Teillurteil v. 17.7.2020 – 25 O 212/19, NZV 2020, 647 m. Anm. Plottek; LG Frankfurt/M., Urteil v. 3.7.2020 – 2/24 O 100/19, RRa 2021, 23 = NJW-RR 2020, 1312; LG Berlin, Teillurteil v. 12.10.2020 – 51 O 133/18, BeckRS 2020, 27549; AG Bühl, Urteil v. 11.11.2019 – 2 C 106/19, RRa 2020, 38.

## 2. Einheitlicher Gerichtsstand bei Luftbeförderungsvertrag

- 28 Der BGH<sup>47</sup> entschied mit Versäumnisurteil vom 12.5.2020, dass Art. 7 Nr. 1 Buchst. b Brüssel Ia-VO einen einheitlichen Gerichtsstand für sämtliche Klagen aus dem Dienstleistungsvertrag begründet. Bei einem Vertrag, der einen Hinflug zu einem bestimmten Endziel und einen Rückflug zu einem vom ersten Abflugort verschiedenen Ankunftsort vorsieht, ist deshalb an allen drei Orten, nach Wahl des Fluggastes, der Gerichtsstand des Erfüllungsortes für alle nach dem Vertrag geschuldeten Leistungen begründet.

## IV. Ausblick

- 29 Die Corona-Krise hat im Bereich der Luftbeförderung die Notwendigkeit vieler ungelöster Reformvorhaben aufgezeigt. Die bewusste Missachtung der Fluggastrechte durch die Fluggesellschaften bei der Erstattungspraxis machte wiederum klar, dass die Sanktionsmöglichkeiten des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) noch völlig unzureichend sind<sup>48</sup>. Des Weiteren haben die Fluggesellschaften ihre Praxis, bei den Privatkunden volle Vorauskasse der Flugpreise gleich nach der Flugbuchung und nicht erst beim Check-in zu verlangen, durch die Verschleppung der Ticketerstattungen ausgenutzt und damit das Kundenvertrauen schwer erschüttert. Die mangelnde Bonität der Fluggesellschaften zeigt weiterhin die Notwendigkeit einer effektiven Insolvenzabsicherung der Flugpreise und nicht nur der Pauschalreise wie durch den neuen Reisesicherungsfonds<sup>49</sup>. Zudem liegt der Reformvorschlag<sup>50</sup> zu der über 15 Jahre alten Fluggastrechte-VO immer noch auf Eis und müsste endlich umgesetzt werden. Letztlich ist die hohe Zahl der Klagen mit rund 90.000 Verfahren gegen Airlines<sup>51</sup> im Jahre 2020 eine unerträgliche

Belastung der Gerichte, trotz einem Anstieg der Beschwerden zur Schlichtungsstellen für den öffentlichen Personenverkehr (SÖP) um 60 Prozent<sup>52</sup>. Insoweit könnten die Airlines zu einer wesentlichen Entlastung beitragen, ließe man den EuGH und den BGH Grundsatzprobleme lösen, ohne – z.B. aus taktischen Gründen – die Streichung von anhängigen Rechtssachen beim EuGH vorzunehmen<sup>53</sup>.

---

### **Prof. Dr. Ernst Führich**

Richter a.D. und Prof. em. für Bürgerliches Recht, Handels- und Gesellschaftsrecht und Reiserecht



ernst.fuehrich@t-online.de

[www.reiserechtfuehrich.com](http://www.reiserechtfuehrich.com) = [www.reiserecht-fuehrich.de](http://www.reiserecht-fuehrich.de)

47 BGH, Urt. v. 12.5.2020 – X ZR 10/19, MDR 2020, 1048 = RRe 2020, 223.

48 Vgl. dazu näher Führich in Führich/Staudinger, Reiserecht, § 43 Rz. 9 ff.

49 Gesetz über die Insolvenzsicherung durch Reisesicherungsfonds und zur Änderung reiserechtlicher Vorschriften v. 25.6.2021, BGBl. I 2021 v. 30.6.2021, S. 2114; vgl. dazu Führich, MDR 2021, 777, Rz. 31.

50 Vgl. Anh. II 16 in Führich/Staudinger, Reiserecht, COM (2013) 130 final v. 13.3.2013; [https://eur-lex.europa.eu/procEDURE/DE/2013\\_72\\_zu\\_2013\\_0072/COD](https://eur-lex.europa.eu/procEDURE/DE/2013_72_zu_2013_0072/COD).

51 Vgl. <https://www.airliners.de/richterbund-zahl-klagen-airlines-corona-jahr-59545>.

52 Vgl. [https://soep-online.de/wp-content/uploads/2021/04/soep\\_Jahresbericht-2020-kEff.pdf](https://soep-online.de/wp-content/uploads/2021/04/soep_Jahresbericht-2020-kEff.pdf).

53 Vgl. Luxemburger Liste zum Tourismusrecht von Stephan Keller (Wien), [stephan.keiler@tourismusrecht.eu](mailto:stephan.keiler@tourismusrecht.eu).