

Die Entwicklung des Reiserechts der Luftbeförderung einschließlich der EU-Fluggastrechte-VO im Jahre 2019

Der folgende Beitrag schließt an den Bericht in MDR 2019, 1285 an und stellt die deutsche, unionsrechtliche und internationale Entwicklung des Luftbeförderungswerts einschließlich der EU-Fluggastrechte-VO in der Rechtsprechung des EuGH, BGH und ausgewählter Instanzgerichte dar.

1. Luftbeförderungsvertrag

1.1. Rechtswahl

In einem Berufungsverfahren vor dem OLG Frankfurt¹ gegen das englische Luftfahrtunternehmen easyJet, welches die Möglichkeit bietet, in deutscher Sprache ihre Flüge online zu buchen, ging das Gericht davon aus, dass die formularmäßige Vereinbarung einer Rechtswahl über das Vertragsstatut bei einem Luftbeförderungsvertrag² auch dann wirksam sei, wenn der Verbraucher nicht auf die beschränkten Wahlmöglichkeiten nach Art. 5 Abs. 2 Rom I-VO hingewiesen worden ist. Eine Klausel, die im Fall der Stornierung eines Luftbeförderungsvertrages vorsieht, dass Steuern und Gebühren, selbst wenn sie auf der Anzahl der beförderten Fluggäste basieren, nicht erstattet werden, sei nach englischen und walisischen Recht nicht unwirksam.³

Der Senat war der Auffassung, dass die Kontrolle der Stornoklausel nach dem allgemeinen Kollisionsrecht vorzunehmen sei, auch wenn auf dem geltend gemachten Anspruch auf Unterlassung der Verwendung einer missbräuchlichen Bestimmung in AGB nach der Marktortanknüpfung des Art. 6 Abs. 1 Rom II-VO deutsches Sachrecht Anwendung findet. Bei Beförderungsvorgängen, weil das internationale Verbrauchervertragsrecht nach Art. 6 Abs. 4 lit. b Rom I-VO sachlich nicht für Beförderungsverträge gilt. Maßgeblich sei insoweit allein die Sondernorm des Art. 5 Abs. 2 UA 2 Rom I-VO, der Kollisionsnorm des Art. 5 Abs. 2 UA 2 Rom I-VO, der keinen Grundsatz in der Rechtssache Verein für Konsumenteninformation⁴ haben sich nicht auf Personenbeförderungsvorgänge und damit eine Rechtswahl nach Art. 5 Abs. 2 UA 2 Rom I-VO ggü. Verbrauchern übertragen. Mangels Strukturähnlichkeit und wegen der unterschiedlichen Anwendungsbereiche beider Normen verbiete sich eine Gleichbehandlung wie auch eine Übertragung möglicher Wertungen und Rechtsfolgen.

In dem Rechtsstreit vor dem AG Bülth⁵ wegen Rückerstattung von Flugticketkosten nach der Stornierung eines Fluges der irischen Ryanair urteilte das Gericht, dass sich aus § 242 BGB ein Auskunftsanspruch des Fluggastagiers gegen die ihm bevor-

dennde Luftfahrtgesellschaft auf Mitteilung der Höhe der in dem vorab gezahlten Pauschal-Flugpreis enthaltenen Steuern und Gebühren ergebe. Ein Verbot in den AGB der Luftfahrtgesellschaft, den Rückforderungsanspruch an nicht natürliche Personen abzutreten, sei gem. § 307 Abs. 1 BGB unwirksam. In der Entscheidung ging das Gericht zwar davon aus, dass die Rechtswahlklausel für irisches Recht zurechtend nach Art. 3 Abs. 5 LVm. Art. 10 Abs. 1 Rom I-VO gewählt wurde, aber nach dem weiteren Kontrollmaßstab der RL über missbräuchliche Klauseln 93/13/EWG rechtsmissbräuchlich i.S.v. Art. 3 Abs. 1 sei. Die Klausel sei irreführend, sofern sie glauben machen will, dass neben den „einschlägigen Gesetzen“ lediglich das Übereinkommen von Montreal aus dem Jahr 1999 der Wahl irisches Rechts entgegenstehen könnte, nicht aber die Verordnung (EG) 261/2004.⁶ Auch bleibe für einen durchschnittlichen Verbraucher unklar, was unter dem Begriff „einschlägige Gesetze“ zu verstehen sei.

2. Rückerstattung des Flugpreises nach Stornierung

In der Entscheidung des AG Köln v. 7.1.2019⁷ buchten die Kläger im April 2017 bei dem beklagten Luftverkehrsunternehmen, Flüge von Frankfurt/M. nach Mexiko und zurück für Dezember 2017. Im September 2017 stornierten sie die Flüge auf Grundlage von § 649 BGB a.F. (seit 1.1.2018: § 648 BGB) und forderten die Rückerstattung des gezahlten Flugpreises, weil die

1 OLG Frankfurt, Urt. v. 13.12.2018 – 16 U 15/18, MDR 2019, 339 = RRB 2019, 181 = TranspR 2019, 358 = WRP 2019, 237; hierzu Manowski, TranspR 2019, 3, 208; das Verfahren ist nunmehr unter X ZR 3/19 beim BGH anhängig.
2 Vgl. allgemein zum Luftbeförderungsvertrag Fühich in Fühich/Staudinger, 8. Aufl. 2019, § 35.
3 Aufhebung von LG Frankfurt/M., Urt. v. 14.12.2017 – 2-24 O 8/17, RRB 2018, 127.
4 EuGH, Urt. v. 28.7.2016 – C-191/15 – Verein für Konsumenteninformation, NJW 2016, 2727.
5 AG Bülth, Urt. v. 11.11.2019 – 2 C 106/19, NZV 2020, 47 m. Anm. Angerer, NJW 2016, 2727.
6 Staudinger – RBR 2020, 38; Staudinger/Schäfers, NJW 2020, 886, 887.
7 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 Annullierung oder bei großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der VO (EWG) Nr. 295/91, ABl. 2004 L 46, 1; Fühich in Fühich/Staudinger, Reiserecht, 8. Aufl. 2019, § 38–43; Schmidt in BeckOK/Fluggastrechte-VO 2019; Kertel in Staudinger/RBR, HR-Fluggastrechte-VO, 2016; Staudinger in BeckOK/Fluggastrechte-VO 2018.
8 AG Köln, Urt. v. 7.1.2019 – 142 C 215/18, juris = BeckRS 2019, 3280; Staudinger/Schäfers, NJW 2019, 2823, 2825.

Flüge jeweils ausgebucht waren. Diese erstattete lediglich die nicht angefallenen Steuern und Gebühren unter Verweis auf ihre Allgemeine Beförderungsbedingungen.⁸

- 5 Das Gericht war der Auffassung, dass die Beklagte die Kündigung akzeptiert habe, so dass es nicht auf die Frage ankomme, ob das Kündigungsrecht wirksam durch AGB ausgeschlossen sei.⁹ Die Beklagte habe die Kündigung konkludent akzeptiert, indem sie die Flüge weiterverkauft hat. Auch die Erstattung der Steuern und Gebühren bedeutete, dass die Kündigung akzeptiert werde. Da der Rückerstattungsanspruch des § 649 S. 2 BGB a.F. nicht wirksam durch AGB ausgeschlossen worden sei, verstoße der in den Beförderungsbedingungen vorgesehene Ausschluss der Erstattung nach Kündigung gegen § 309 Nr. 5b BGB. Während sich die Inhaltskontrolle einer Klausel, welche alleine die Kündigung gem. § 649 S. 1 BGB a.F. ausschließt, auf § 307 BGB beschränke, gelte dies nicht für Abwicklungsklauseln nach wirksamer Kündigung.¹⁰ Soweit Beförderungsbedingungen die Möglichkeit ausschlossen, dass sich die Fluggesellschaft im Falle einer wirksamen Kündigung gem. § 649 S. 2 BGB a.F. ersparte Aufwendungen oder das durch anderweitige Verwendung ihrer Arbeitskraft Erworbene anrechnen lassen muss, sei nicht die Kündigungsmöglichkeit des Fluggastes dem Grunde nach betroffen, sondern (nur) der Umfang des Rückzahlungsanspruches. Auf derartige Abwicklungsklauseln nach einem gekündigten Werkvertrag, die die Höhe der Vergütung bei vorzeitiger Vertragsbeendigung regeln, finde § 309 Nr. 5b BGB entsprechende Anwendung. Danach müsse dem Vertragspartner ausdrücklich der Nachweis gestattet werden, dass dem Unternehmer überhaupt keine oder eine wesentlich niedrigere Vergütung als die Pauschale zusteht. Dies sei hier nicht geschehen. Die Beförderungsbedingungen regelten lediglich pauschal, dass eine „Erstattung“ nicht möglich sei. Dieser umfassende Erstattungs Ausschluss sei somit eine pauschale Vergütung i.H.v. 100 %, die gem. § 309 Nr. 5 b BGB unwirksam sei. Damit gelte § 649 S. 2 BGB a.F. uneingeschränkt. In dieser Hinsicht stehe zudem fest, dass die Beklagte durch den Weiterverkauf der Plätze auf den streitgegenständlichen Flügen – dies folge daraus, dass die Flüge im Reisezeitpunkt ausverkauft waren – eine anderweitige Erwerbsmöglichkeit genutzt habe und damit den Flugpreis unter Einbehalt von 5 % gem. § 649 Satz 3 BGB a.F. erstatten müsse.

II. Fluggastrechte-VO (EG) 261/2004

1. Außergewöhnliche Umstände

a) Reifenschaden durch Fremdkörper auf Rollfeld

- 6 Mit Urteil des EuGH v. 4.4.2019¹¹ stellte dieser fest, dass Art. 5 Abs. 3 der Fluggastrechte-VO (EG) 261/2004 i.V.m. deren 14. Erwägungsgrund dahin auszulegen ist, dass die Beschädigung des Reifens eines Flugzeugs durch einen Fremdkörper, wie einen umherliegenden Gegenstand, auf dem Rollfeld eines Flughafens unter den Begriff „außergewöhnlicher Umstand“ im Sinne dieser Bestimmung fällt. Insoweit bestätigt der EuGH seine bisherige Rechtsprechung, dass ein außergewöhnlicher Umstand durch ein Vorkommnis begründet werden könne, welches ihrer Natur oder Ursache nach nicht Teil der normalen Betriebstätigkeit des Luftbeförderers und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sei. Die Flugzeugreifen zählten zu denjenigen Teilen, die einer starken Belastung ausgesetzt seien und

bei denen eine ständige Beschädigungsfahr bestehe, die besonders strenge regelmäßige Kontrollen rechtfertige, welche zu den gängigen Betriebsbedingungen der Luftfahrtunternehmen zählten. Soweit die betreffende Beschädigung jedoch ausschließlich auf die Kollision mit einem Fremdkörper zurückzuführen sei, könne diese Beschädigung nicht als untrennbar mit dem System zum Betrieb des Flugzeugs verbunden angesehen werden. In dem streitgegenständlichen Verfahren stellte nach Ansicht des EuGH der Reifenschaden keinen Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens dar und war auch tatsächlich von diesem nicht zu beherrschen.

7 Um sich von der Verpflichtung zur Ausgleichszahlung zu befreien, hat das Luftfahrtunternehmen, dessen Flug aufgrund eines solchen „außergewöhnlichen Umstands“ eine große Verspätung hat, jedoch als zweite kumulativ zu prüfende Voraussetzung nachzuweisen, dass es alle ihm zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und finanziellen Mittel eingesetzt hat, um zu vermeiden, dass der Austausch des Reifens, der durch einen Fremdkörper, wie einen umherliegenden Gegenstand, auf dem Rollfeld eines Flughafens beschädigt wurde, nicht zu dieser großen Verspätung des betreffenden Fluges führt. Dies habe das vorlegende Gericht zu prüfen.

b) Treibstoff auf Rollbahn

8 Am 26.6.2019 urteilte der EuGH¹² in einem dem Verfahren Germanwings ähnlichen Sachverhalt, dass Art. 5 Abs. 3 der Fluggastrechte-VO (EG) 261/2004 im Licht ihrer Erwägungsgründe 14 und 15 dahin auszulegen ist, dass das Vorhandensein von Treibstoff auf einer Flughafenrollbahn, das zu deren Schließung und folglich zur erheblichen Abflug- oder Ankunftsverspätung auf diesem Flughafen geführt hatte, unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne dieser Bestimmung fällt, wenn der fragliche Treibstoff nicht von einem Flugzeug des Luftfahrtunternehmens stammt, das diesen Flug durchgeführt hat. Darüber hinaus stelle das Vorhandensein von Treibstoff auf einer Flughafenrollbahn einen Umstand dar, welcher sich auch dann nicht vermeiden lasse, soweit alle zumutbaren Maßnahmen zur Verhütung ergriffen worden seien.

c) Systemausfall im Flughafenterminal

9 Bei einem Systemausfall aller Computersysteme (Primär- als auch Back-up-Systeme) im Terminal des Flughafens bestätigte der BGH seine bisherige Rechtsprechung¹³ und die des EuGH¹⁴

8 Vgl. dazu AG Erding, *Urt. v. 25.3.2019* – 3 C 5139/18, BeckRS 2019, 5621.

9 Vgl. BGH, *Urt. v. 20.3.2018* – X ZR 25/17, MDR 2018, 980 = NJW 2018, 2039 m. Anm. Hoffmann-Grambow.

10 So auch Quarch, NZV 2018, 473.

11 EuGH, *Urt. v. 4.4.2019* – C-501/17, NJW-RR 2019, 562 – Germanwings – RRA 2019, 109 = TransPR 2020, 36.

12 EuGH, *Urt. v. 26.6.2019* – C-159/18 – Moens, MDR 2019, 921 = NJW-RR 2019, 1016.

13 BGH, *Urt. v. 12.11.2009* – X ZR 76/07, MDR 2010, 258 = NJW 2010, 1070; *Urt. v. 21.8.2012* – X ZR 138/11, BGHZ 194, 258 = MDR 2012, 1285 = NJW 2013, 374; *Urt. v. 24.9.2013* – X ZR 160/12, MDR 2014, 14 = NJW 2014, 861; *Urt. v. 12.6.2014* – X ZR 121/13, MDR 2014, 1130 = NJW 2014, 3303; Führich, LMK 2014, 363945.

14 EuGH, *Urt. v. 22.12.2008* – C-549/07 – Wallentin-Hermanns/Alitalia, NJW 2009, 347; *Urt. v. 4.5.2017* – C-315/15 – Peskova, NJW 2017, 2665.

in zwei fast inhaltsgleichen Entscheidungen v. 15.1.2019.¹⁵ Der BGH ging davon aus, dass dann, wenn eine Flugreise aus zwei oder mehr Flügen wie hier von New York über London nach Stuttgart besteht, die Voraussetzungen für die Begründung und den Wegfall eines Ausgleichsanspruchs im Ausgangspunkt für jeden Flug gesondert zu prüfen seien. Hier waren alle Computer im Terminal in New York ausgefallen und deswegen wurde der Anschlussflug nach Stuttgart verpasst, wobei das Endziel nicht mehr als neun Stunden verspätet erreicht wurde. Aufgrund eines Streiks bei dem für die Telekommunikationsleitungen gegenüber dem Flughafenbetreiber verantwortlichen Unternehmen, konnte der Systemausfall erst nach 13 Stunden behoben werden.

10 Hierbei bestätigte der BGH, dass außergewöhnliche Umstände, die nach Art. 5 Abs. 3 der Fluggastrechte-VO einem Ausgleichsanspruch wegen Annullierung oder erheblicher Verspätung entgegenstehen können. Umstände sind, die außerhalb dessen liegen, was üblicherweise mit dem Ablauf der Personbeförderung im Luftverkehr verbunden ist oder verbunden sein kann. Dies seien Ereignisse, die nicht zum Luftverkehr gehören, sondern als in der Regel von außen kommende besondere Umstände dessen ordnungs- und planmäßige Durchführung beeinträchtigen oder unmöglich machen können.

11 Technische Probleme können außergewöhnliche Umstände begründen, soweit sie auf ein Vorkommnis zurückzuführen sind, das außerhalb des Rahmens der normalen Betriebstätigkeit des Luftverkehrsunternehmens liegt und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen ist. Ein mehrstufiger Ausfall aller Computersysteme an den Abfertigungsschaltern eines Flughafen-Terminals, der einen erhöhten Aufwand bei der Abfertigung der Fluggäste zur Folge hat und damit den planmäßigen Start eines Fluges verhindert, kann solche außergewöhnlichen Umstände begründen. So zählen gewisse Abfertigungsvorgänge im PRT-System im Terminal zum Risikobereich der Fluggesellschaft, nicht aber die Energieversorgung der Back-up-Systeme, für deren Versorgung der Flughafenbetreiber zuständig ist.

12 Wird ein Flug annulliert oder ist einer der Flüge verspätet und von einem Vorkommnis betroffen, das geeignet ist, außergewöhnliche Umstände zu begründen, greife der Ausschlussstatbestand des Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechte-VO ein, wenn das Luftverkehrsunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergreift, um die Annullierung oder Verspätung dieses betroffenen Fluges zu vermeiden. Die auf ihre Zumutbarkeit zu prüfenden Maßnahmen beziehen sich nach Ansicht des BGH mit anderen Worten auf den betroffenen Flug und die Gesamtheit der auf diesen Flug gebuchten Fluggäste. Welche Maßnahmen einem Luftverkehrsunternehmen zuzumuten sind, bestimme sich nach den Umständen des Einzelfalls, die der Tatrichter situationsabhängig zu beurteilen habe.

13 Die Wirkung von Maßnahmen, zu denen die Parteien nicht vorgegetragen haben und die sich auch nicht als zumutbar und erfolgversprechend aufdrängen, bedürfte dabei keiner Aufklärung. Hierbei sind lediglich Maßnahmen zu berücksichtigen, mit denen das ausführende Luftverkehrsunternehmen eine Annullierung oder Verspätung desjenigen Fluges hätte vermeiden können, der von den außergewöhnlichen Umständen betroffen ist. Ob eine erheblich verspätete Ankunft eines auf diesen Flug sowie einen direkten Anschlussflug gebuchten Fluggastes an seinem Endziel durch eine Umbe-

2. Unterrichtung über Flugzeitänderung

Zutreffend hat das AG Nürnberg¹⁶ festgestellt, dass eine Unterrichtung i.S.v. Art. 5 Abs. 1 lit. c Fluggastrechte-VO nicht vorliegt, wenn ein Fluggast lediglich Kenntnis von den geänderten Flugzeiten erlangt, ohne dabei ausdrücklich und bewusst vom ausführenden Luftfahrtunternehmen über die Änderung unterrichtet zu werden. Das bloße Bereithalten von (Zusatz-)Informationen auf der Homepage bei einer Sitzplatzreservierung erfüllt nicht die Anforderungen an eine Unterrichtung. Über Flugzeitänderungen muss damit das ausführende Luftfahrtunternehmen den Fluggästen ausdrücklich und bewusst informieren. Es reicht damit weder eine Kontaktaufnahme zum Reiseveranstalter noch zum Reisevermittler aus,¹⁷ da diese keine Empfangsvertreter des Fluggastes sind.

3. Ausgleichsanspruch nach Zwischenstopp in Drittstaat

In dem Urteil des EuGH v. 11.7.2019²⁰ buchten Fluggäste bei dem beklagten Luftfahrtunternehmen České aeri in Prag über Abu Dhabi nach Bangkok. Der erste Flug wurde pünktlich von der tschechischen Fluggesellschaft durchgeführt, während der zweite Code-share-Flug eines Nicht-EU-Luftfahrtunternehmens mehr als acht Stunden Verspätung in Bangkok hatte. Die 9. Kammer des EuGH bestätigte die Entscheidung der 8. Kammer, wonach einem Fluggast, welcher bei einer Verspätung aus zwei Teilflügen bestehenden Beförderung mit Abflug von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedsstaats, Zwischenlandung auf dem Flughafen eines Drittlands und Zieflughafen in einem anderen Drittland, seinen Zielfort mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr erreicht, gem. Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 i.V.m. Art. 3 Abs. 5 Fluggastrechte-VO ein Anspruch auf Ausgleichszahlung zusteht. Zwei oder

15 BGH, Urt. v. 15.1.2019 – X ZR 15/18, MDR 2019, 598 = NJW 2019, 1369 m. Anm. Bergmann, BGH, Urt. v. 15.1.2019 – X ZR 85/18, BeckRS 2019, 4424; vgl. zu außergewöhnlichen Umständen auch Bergmann, NJW 2019, 3678.
 16 Bestätigung von BGH, Urt. v. 13.11.2012 – X ZR 12/12, MDR 2013, 157 = NJW 2013, 682 = RStZ 2013, 19; Urt. v. 12.6.2014 – X ZR 12/13, MDR 2014, 1130 = NJW 2014, 3003 = RStZ 2014, 293; Führich, LMK 2014, 363945.
 17 So zurecht Hoffmann, Rz 2020, 125, 127.
 18 AG Nürnberg, Urt. v. 21.1.2019 – 19 C 7200/18, RStZ 2019, 173.
 19 BGH, Urt. v. 11.5.2017 – C-302/16 – Krüger, RStZ 2017, 172, 181; Führich, MDR 2019, 1285, 1287.
 20 EuGH, Urt. v. 11.7.2019 – C-503/18 – České aeri, NJW 2019, 2595 m. Anm. Hoffing = EuZW 2019, 742 m. Anm. Hoffmann, zuletzt zur gerichtlichen Zuständigkeit nach dem Erlösungsort EuGH, Beschl. v. 13.2.2020 – C-606/19 – Flughafen, RStZ 2020, 133.

