

## § 35 Luftbeförderungsvertrag

**Schrifttum:** *Achtmich*, Neues Flugpreisrecht: Anwendungsvorrang der EG-VO 2409/92 vor LuftVG, RabG, ZugabeVO, UWG, WRP 1993, 731; *Basedow*, Der Luftbeförderungsvertrag, ZHR 151 (1987) 258; *Benkó/Kadletz*, Unfallhaftpflicht in Luftverkehrssachen, 2000; *dies.*, Darstellung des Unfallhaftpflichtrechts im Luftverkehr, in: *Wussow*, Unfallhaftpflichtrecht, 15. Aufl., 2003; *Crellnitz*, Überregulierung des Luftbeförderungsvertrages, RRA 2000, 179; *Fischer*, Verspätetes Erscheinen und unterlassene Rückbestätigung im internationalen Luftbeförderungsvertrag, MDR 1999, 140; *Freitag*, „Überkreuzbuchungen“ im Luftverkehr und ihre Sanktionierung durch Verfallklauseln, TranspR 2006, 444; *Fröhlich*, Leistungsstörungen im Luftverkehr, Verspätung und Nichtbeförderung zwischen internationalem und nationalem Recht, Diss. Tübingen 2002; *Führich*, Buchbesprechung Janköster, Fluggastrechte im internationalen Luftverkehr, RRA 2010, 54; *Gansfort*, Ist der luftverkehrsrechtliche Chartervertrag ein Vertrag zugunsten Dritter, RRA 1994, 2 ff., 22 ff.; *Geigel-Schönwerth*, Haftpflichtprozess, 25. Aufl. 2007, Kap. 29; 31; *Giemulla/Schmid*, Die Einbeziehung von Allgemeinen Beförderungsbedingungen wegen vorzeitigen Abbruchs einer Luftbeförderung, TranspR 1988, 360; *Giemulla/Schmid*, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht Bd. 1, 2, 3; *dies.*, Europäisches Luftverkehrsrecht; *dies.*, Die europarechtliche Neuordnung der Haftung bei Flugunfällen und ihre Auswirkungen auf Luftfahrtunternehmen, NZV 1998, 225; *dies./von Elm*, Recht der Luftfahrt, Textsammlung 4. Aufl., 2003; *Götting*, Der Wechsel des Luftfahrtunternehmens im Rahmen eines Airline- Code-Sharing-Abkommens – ein Reisemangel?, RRA 2002, 242; *Gran*, Die IATA aus der Sicht des deutschen Rechts, Diss. 1998; *Guldemann*, Internationales Lufttransportrecht, Zürich 1965; *Hellebrandt*, Das Haftungsrecht für Personenschäden in der zivilen Luftfahrt, Diss. 1999; *Jahnke*, Haftung bei Unfällen im internationalen Luftverkehr. Forum shopping aufgrund von Auslegungsdivergenzen: Zwischen Art. 17 WA/MÜ und dem nationalen Recht, Diss. Rostock 2008; *Janköster*, Fluggastrechte im internationalen Luftverkehr, Diss. Konstanz 2009; *Kahlert/Hast*, Die haftungsrechtlichen Folgen des sog. Economy-Class-Syndroms, VersR 2001, 599; *Kappas*, Anmerkung zu AG Frankfurt a. M., Urt. v. 21. 2. 2006, NJW 2006, 3012 (Überkreuzbuchung von zwei Hin- und Rückflugtickets); *Keiler*, Passagierdaten auf dem Flug in die USA. Neues Abkommen der EU mit den USA über die Weitergabe von Passagierdaten, ZVR 2006, 484; *dies.*, Reisemangel durch Verletzung des Rückfluges. Ansprüche nach der Pauschalreise-RL und der Fluggäste-VO, ZAK (Zivilrecht aktuell Österreich) 2007, 261; *Koller*, Transportrecht, 6. Aufl. 2007; *Koller*, Anm. zu BGH, Urt. v. 5. 12. 2006 – X ZR 165/03, NJW 2007, 997, in: LMK 2007, 213130; *Kehrberger*, IATA und IATA-Agentur, TranspR 1996, 131; *dies.*, Oberhaed Bin-Unfälle an Bord von Flugzeugen, in: Festschr. Guldemann 1997; *Kröger*, Die Rechtsstellung des Reisebüros bei der Luftbeförderung, Diss. 1991; *Lienhard*, Europäisches Schuldrecht für den Flugverkehr, GRP 2004, 259; *Lindner*, Die Pflicht zur Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens nach der VO (EG) Nr. 2111/2005, RRA 2006, 58; *Mankowski*, Ausgangs- und Bestimmungsort sind Erfüllungsorte im europäischen Internationalen Zivilprozessrecht, Besprechung von EuGH, Urt. v. 7. 7. 2009, Rehder/Baltic Air, C-204/08 TranspR 2009, 303; *Meyer/Gommert*, Disruptive Passengers – eine rechtliche Würdigung, ZLW 2000, 158; *Noll*, Thrombosegefahr beim Langstreckenflug, RRA 2002, 9; *Peterhoff*, Die Rechte des Flugreisenden im Überblick, TranspR 2007, 103; *Purnhagen, Kai/Hauzenberger, Klemens*, Das Verbot von Cross-Ticketing in den AGB von Flugbeförderungsverträgen und deren verbandsklagerechtliche Kontrolle – Eine ökonomische und rechtliche Analyse, VuR 2009, 131 ff.; *Reich*, Anmerkung zu EuGH, 10. 1. 2006 – C 344/04, EuZW 2006, 112; *Ruhwedel*, Der Luftbeförderungsvertrag, 3. Aufl., 1997; *Saalfrank*, Anm. zu AG Simmern, Urt. v. 10. 6. 2005 – 3 C 687/04, RRA 2005, 279, in: RRA 2007, 272; *Sabathil*, Lehrbuch des Linienflugverkehrs, 1997; *Schladebach*, Europäisches Luftverkehrsrecht: Entwicklungsstand und Perspektiven, EuR 2006, 773; *Schleicher/Reymann/Abraham*, Das Recht der Luftfahrt, Bd. II, 1966; *Schmid R.*, Keine Haftung des Luftfrachtführers bei Flugzeugentführungen, VersR 1986, 17; *dies.*, Rechtsprechung zum Charterflug, 1997; *dies.*, Neue Haftungsrisiken bei Personenschäden im Luftfahrtbereich, VersR 2002, 26; *dies.*, Die Vorauszahlungspflicht des Luftfrachtführers bei Passagierunfällen im Rahmen von Luftbeförderungsverträgen, TranspR 2005, 346; *dies.*, Rechtsprobleme bei der Luftbeförderung im Rahmen von Flugpauschalreisen, NJW 2005, 1168; *Schmid/Tonner*, Meine Rechte als Fluggast, Luftverkehrs- und Reiserecht, Verbraucherschutz, 2003; *Schwenk*, Flugtouristik, in: Klatt/Wahl, Recht der Touristik, Teil 3; *Schwenk/Giemulla*, Handbuch des Luftverkehrsrechts, 3. Auflage, 2005; *Stadie*, Die Luftbeförderung im System der reiserechtlichen Vor-

schriften, Diss. 1999; *Staudinger An* Nr. 261/2004 über Ausgleichs- und europäischen sowie nationalen Vorschriften Flügen, RRA 2007, 98; *Staudinger, An* bahn- sowie Reiseversicherungsrecht Entwicklungen, NJW 2007, 2301; *St* förderung nach der Brüssel I-VO, RRR, RRA 2009, 219; *Stefula/Thoff*, 2001, 248; *Stefula*, Schadensersatz für derungsvertrag zwischen europäischen ordnungen und der Spielraum des na ligfluggesellschaften“ aus dem Blick Konkurrenzen der VO (EG) Nr. 261 Verspätung, Nichtbeförderung und 340; *Zenker*, Übertragbarkeit von „Fl

### I. Rechtsnatur des Luftbeför

1. Werkvertrag . . . . .
2. Anwendbarkeit deutschen
3. Flug . . . . .
  - a) Begriff . . . . .
  - b) Direktflug – Nonstop- . . . . .
4. Vertrag zu Gunsten Dritter
5. Nur-Flug als Werkvertrag

### II. Vertragsparteien

1. Vertraglicher Luftfrachtführer
  - a) Luftfahrtunternehmen
  - b) Reiseveranstalter
  - c) Reisebüro
2. Ausführender Luftfrachtführer
3. Aufeinanderfolgende Beförderer
4. Fluggast
  - a) Begriff . . . . .
  - b) Unentgeltliche Beförderer
  - c) Minderjährige
  - d) Blinde Passagiere
  - e) Bordpersonal

### III. Flugschein

1. Formlosigkeit . . . . .
2. Rückbestätigung

### IV. Einbeziehung von AGB

1. Anwendbarkeit des AGB-Rechts
2. Einbeziehung mit Verbraucherschutz
3. Einbeziehung mit Unternehmensrecht
4. Anwendungsbereich des WA

### V. Pflichten der Vertragsparteien

1. Luftfrachtführer
  - a) Haupt- und Nebenpflichten
  - b) Abfertigung des Fluggastes
  - c) Flugabwicklung
  - d) Einreisebestimmungen
  - e) Fluggastdaten
  - f) Schutz- und Fürsorgepflicht
  - g) Privatrechtliche Weisungsbefugnisse
  - h) Verpflegung
2. Fluggast
  - a) Flugpreis



schriften, Diss. 1999; *Staudinger Ansgar/Schmidt-Bendun*, Das Zusammenspiel der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste mit völkerrechtlichen, europäischen sowie nationalen Vorschriften, VersR 2004, 971; *ders.*, Internet-Buchung von Reisen und Flügen, RRa 2007, 98; *Staudinger, Ansgar/Schmidt-Bendun, Rüdiger*, Pauschalreise-, Luftverkehrs-, Eisenbahn- sowie Reiseversicherungsrecht. Rechtsprechung aus den Jahren 2005 und 2006 sowie aktuelle Entwicklungen, NJW 2007, 2301; *Staudinger A.*, Der Gerichtsstand des Erfüllungsortes bei der Luftbeförderung nach der Brüssel I-VO, RRa 2007, 155; *ders.*, Praktikertipps zum Erfüllungsort im Luftverkehr, RRa 2009, 219; *Stefula/Thoß*, Minderungsrecht des Passagiers bei Flugverspätungen, TranspR 2001, 248; *Stefula*, Schadensersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz, Wien 2001; *Tönnner*, Der Luftbeförderungsvertrag zwischen europäischer und globaler Regulierung, NJW 2006, 1854; *ders.*, Die EG Verordnungen und der Spielraum des nationalen Gesetzgebers, VuR 2009, 201 f.; *Wagner Beate*, Die „Billigfluggesellschaften“ aus dem Blickwinkel des Verbraucherschutzes, RRa 2004, 102; *Weise/Schuber*, Konkurrenzen der VO (EG) Nr. 261/2004 über Entschädigungsleistungen von Fluggästen bei einer Verspätung, Nichtbeförderung und Annullierung zum deutschen Pauschalreiserecht, TranspR 2006, 340; *Zenker*, Übertragbarkeit von „Flugtickets“ in der Klauselkontrolle, NJW 2003, 1915.

## Übersicht

	Rn.
<b>I. Rechtsnatur des Luftbeförderungsvertrages</b>	954
1. Werkvertrag	954
2. Anwendbarkeit deutschen Rechts	955
3. Flug	956
a) Begriff	956
b) Direktflug – Nonstop-Flug	956a
4. Vertrag zu Gunsten Dritter	957
5. Nur-Flug als Werkvertrag	958
<b>II. Vertragsparteien</b>	959
1. Vertraglicher Luftfrachtführer	959
a) Luftfahrtunternehmen	959
b) Reiseveranstalter	960
c) Reisebüro	961
2. Ausführender Luftfrachtführer	963
3. Aufeinanderfolgende Beförderung	964
4. Fluggast	965
a) Begriff	965
b) Unentgeltliche Beförderung	966
c) Minderjährige	967
d) Blinde Passagiere	968
e) Bordpersonal	969
<b>III. Flugschein</b>	970
1. Formlosigkeit	970
2. Rückbestätigung	971
<b>IV. Einbeziehung von AGB</b>	972
1. Anwendbarkeit des AGB-Rechts	972
2. Einbeziehung mit Verbraucher	973
3. Einbeziehung mit Unternehmer	974
4. Anwendungsbereich des WA	975
<b>V. Pflichten der Vertragsparteien</b>	976
1. Luftfrachtführer	976
a) Haupt- und Nebenpflichten	976
b) Abfertigung des Fluggastes	977
c) Flugabwicklung	978
d) Einreisebestimmungen	979
e) Fluggastdaten	980
f) Schutz- und Fürsorgepflichten	981
g) Privatrechtliche Weisungsbefugnis und hoheitliche Bordgewalt	982
h) Verpflegung	983
2. Fluggast	984
a) Flugpreis	984



	Rn.
b) Preisfreiheit	985
c) Endpreis	986
d) Preisirrtum	987
<b>VI. Rücktritt durch Fluggast</b>	988
1. Volltarif	988
2. Sondertarif	989
3. Reihenfolge der Benutzung der Flugcoupons	990
<b>VII. Luftbeförderung als relatives Fixgeschäft</b>	991
1. Nachholbarkeit des Fluges	991
2. Unmöglichkeit als Ausnahme	992
<b>VIII. Nichtbeförderung und Annullierung</b>	993
1. Anwendung nationalen Rechts	993
2. Leistungsänderungen	994
a) Umbuchung	994
b) Änderung der Flugzeiten	995
3. Nichtbeförderung auf einem bestimmten Flug	996
4. Annullierung des Fluges	997
5. Rücktritt vom Luftbeförderungsvertrag	998
6. Schadensersatz statt der Leistung	999
7. Vertretenmüssen bei Schadensersatz	1000
8. Schadenshöhe	1001
<b>IX. Verspätung</b>	1002
1. Konkurrenzen	1002
2. Preisminderung bei Ankunftsverspätung	1003
a) Meinungsstand	1003
b) Keine abschließende Regelung durch Einheitsrecht	1004
c) Ankunftsverspätung kein Werkmangel	1005
<b>X. Pflichtverletzungen außerhalb luftfahrttypischer Gefahren</b>	1006
1. Vorrang des Einheitsrechts	1006
2. Einzelfälle	1007

I. Rechtsnatur des Luftbeförderungsvertrages

1. Werkvertrag

954 (1) Der Luftbeförderungsvertrag zwischen dem Luftfrachtführer und dem Fluggast ist nach deutschem Recht ein **Werkvertrag** im Sinne der §§ 631 ff., wenn die Beförderung entgeltlich erfolgt<sup>1</sup>. Gegenstand des Vertrages ist der Ortswechsel von Personen und Sachen. Der Luftfrachtführer schuldet aus dem Beförderungsvertrag den **Transport des Fluggastes und seines Gepäcks als Erfolg** (§ 631 II BGB). Hierbei wird über die Gepäckbeförderung kein gesonderter Vertrag geschlossen, sondern die Vertragsparteien gehen bei Vertragsschluss davon aus, dass der Fluggast Gepäck mitnimmt und dieses zusammen mit ihm befördert wird<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> BGH RRA 2009, 242 = NJW 2009, 2743 m. Bespr. Schmid R., NJW 2009, 2724 = TranspR 2009, 325 (Flug kein absolutes Fixgeschäft); BGHZ 62, 71, 75; BGH NJW 1979, 495; BGH NJW 2007, 997 = RRA 2007, 74, 75 (Aufgegebenes Reisegepäck); OLG Frankfurt/M RRA 2009, 51 (Klausel gegen „Cross-Border-Selling“ und „Überkreuzbuchen“ unzulässig); OLG Düsseldorf TranspR 1986, 341; 1989, 151; 1995, 29; NJW-RR 1997, 930; OLG Köln RRA 2001, 97 (Einreiseverweigerung); RRA 2003, 234 (Lufthansa); RRA 2003, 275 (Ryanair); OLG Frankfurt/M NJW-RR 1997, 1136; RRA 2002, 273, 274; LG Frankfurt/M RRA 2004, 133; LG Bonn RRA 1998, 121; AG Hamburg RRA 1998, 163 (Nur-Flug); AG Dortmund, 25. 9. 2009 – 421 C 1664/09, BeckRS 2009, 27596 (Verschütten von Kaffee durch Flugbegleiterin); Giemulla/Schmidt, Art. 1 WA, Rn. 29; § 44 LuftVG, Rn. 27 m.w. Nachw.

<sup>2</sup> BGH NJW 2007, 997 = RRA 2007, 74, 75; Giemulla/Schmidt, § 44 LuftVG, Rn. 27.

2. Anwendbarkeit deutscher

Die relevanten Haftungsvorschriften Nr. 2027/98 und 889/2002 und über den Luftbeförderungsvertrag, vielen Verweisungen des MÜ in de

3. Flug

a) Begriff

(1) Der Begriff des Fluges ist gesetzlich definiert. Das MÜ definiert im Sinne dieses Übereinkommen der Parteien der **Abgangsort** brechung der Beförderung oder Vertragsstaaten des MÜ liegen. Der Fluges besteht damit in der durch den Vereinbarungen der Vertragsparteien kommt nicht in Betracht, wenn in dem Genuss des Fliegens, sondern der Grund steht<sup>5</sup>. Der Luftbeförderungsvertrag der Flug Zwischenlandungen beim Für jeden Flugabschnitt wird ein F

**Beispiel:** Bei einem Flug Hamburg Flugschein (Ticket) vier Flugcoupons Hamburg – London, London – New York sen.

(2) Insoweit ist jedoch darauf ihrem Anwendungsbereich den B

b) Direktflug – Nonstop-Flug

Die Begriffe Direktflug und Nonstop-Flug des Luftverkehrs, welche einen Unterschied besteht darin, dass ein Passagier kann unter Beibehaltung der Flugverbindung verlassen braucht. Dies kommt bei der Bedienung vorgesehener Plätze<sup>6</sup>. vom Abgangsort zum Bestimmungsort

4. Vertrag zu Gunsten Dritter

Soweit die den Vertrag abschließen, sondern zu Gunsten eines Dritten ver

<sup>3</sup> Vgl. bereits Rn. 932; Ruhwedel, Art. 1, RRA 2005, 249, 250; Schwenk/Ga

<sup>4</sup> Abraham, Luftbeförderungsvertrag, Reuschle, MÜ, Art. 1, Rn. 7.

<sup>5</sup> BGH RRA 2006, 45 = NJW-RR 2006, 1000 (Flug für Heißluftballonfahrt).

<sup>6</sup> Vgl. für FluggastrechteVO Rn. 10; OLG Hamburg RRA 1998, 163 (Nur-Flug); AG Dortmund, 25. 9. 2009 – 421 C 1664/09, BeckRS 2009, 27596 (Verschütten von Kaffee durch Flugbegleiterin); Giemulla/Schmidt, Art. 1 WA, Rn. 29; § 44 LuftVG, Rn. 27 m.w. Nachw.

<sup>7</sup> Vgl. Rn. 314g; LG Frankfurt/M RRA 1998, 81 m. Anm. S

<sup>8</sup> Schmid, RRA 1998, 81.



## 2. Anwendbarkeit deutschen Rechts

Die relevanten Haftungsvorschriften des WA/MÜ/LuftVG und der Verordnungen (EG) Nr. 2027/98 und 889/2002 und der VO (EG) Nr. 261/2004 enthalten keine Regelungen über den Luftbeförderungsvertrag, sondern setzen diesen vielmehr voraus<sup>3</sup>. Dies folgt aus vielen Verweisungen des MÜ in den Art. 1 II, 25, 26, 27. 955

## 3. Flug

### a) Begriff

(1) Der Begriff des Fluges ist weder im MÜ noch in den EG-Verordnungen ausdrücklich gesetzlich definiert. Das MÜ definiert lediglich in Art. 1 II MÜ als „internationale Beförderung“ im Sinne dieses Übereinkommens jede Beförderung, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der **Abgangsort und der Bestimmungsort**, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Vertragsstaaten des MÜ liegen. Der vom Luftfrachtunternehmen geschuldete Erfolg eines Fluges besteht damit in der durch die **Beförderung bewirkten Ortsveränderung** nach den Vereinbarungen der Vertragsparteien<sup>4</sup>. Eine Haftung nach dem Luftbeförderungsvertrag kommt nicht in Betracht, wenn nicht das Interesse des Fluggastes an der Beförderung oder dem Genuss des Fliegens, sondern am Erlernen und der Ausübung des Flugsports im Vordergrund steht<sup>5</sup>. Der Luftbeförderungsvertrag kann mehrere Flugabschnitte enthalten, wenn der Flug Zwischenlandungen beinhaltet oder die Rückkehr zum Abgangsort (Rundflug). Für jeden Flugabschnitt wird ein Flugcoupon ausgestellt. 956

**Beispiel:** Bei einem Flug Hamburg – London – New York und zurück werden in einem Flugschein (Ticket) vier Flugcoupons zusammengestellt, welche die Flugabschnitte Hamburg – London, London – New York, New York – London und London – Hamburg umfassen.

(2) Insoweit ist jedoch darauf hinzuweisen, dass das MÜ und die FluggastrechteVO in ihrem Anwendungsbereich den Begriff des Fluges autonom definieren und auslegen<sup>6</sup>.

### b) Direktflug – Nonstop-Flug

Die Begriffe Direktflug und Nonstop-Flug sind rechtlich unscharfe Begriffe der Praxis des Luftverkehrs, welche eine direkte Verbindung zum Bestimmungsort nahelegen. Der Unterschied besteht darin, dass ein **Direktflug mit Zwischenlandungen** verbunden sein kann unter Beibehaltung der Flugnummer<sup>7</sup>, bei denen der Fluggast das Flugzeug nicht zu verlassen braucht. Dies kommt besonders häufig bei Nur-Flügen im Urlaubsverkehr vor zur Bedienung vorgesehener Plätze<sup>8</sup>. Ein **Non-Stop-Flug führt ohne Zwischenlandung** vom Abgangsort zum Bestimmungsort. 956a

## 4. Vertrag zu Gunsten Dritter

Soweit die den Vertrag abschließende Person die Beförderung nicht für sich selbst, sondern zu Gunsten eines Dritten versprechen lässt (z. B. Vercharterer eines Luftfahrzeugs, also 957

<sup>3</sup> Vgl. bereits Rn. 932; *Ruhwedel*, TransPR 2008, 89, 91; *Lienhard*, GRP 2004, 259, 261; *Staudinger A.*, RRa 2005, 249, 250; *Schwenk/Giemulla*, S. 357.

<sup>4</sup> *Abraham*, Luftbeförderungsvertrag, S. 25; *Giemulla/Schmid*, Art. 1 WA, Rn. 3; *Ruhwedel*, Rn. 3; *Reuschle*, MÜ, Art. 1, Rn. 7.

<sup>5</sup> BGH RRa 2006, 45 = NJW-RR 2005, 895 (Schnupperflug); AG Syke NJW 2003, 1054 (Gutschein für Heißluftballonfahrt).

<sup>6</sup> Vgl. für FluggastrechteVO Rn. 1018, für das MÜ Rn. 1073, 932.

<sup>7</sup> Vgl. Rn. 314g; LG Frankfurt/M RRa 2005, 167 m. Besprechung *Schmid*, RRa 2005, 151; AG Würzburg RRa 1998, 81 m. Anm. *Schmid*.

<sup>8</sup> *Schmid*, RRa 1998, 81.



## 9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

Luftfahrtunternehmen, schließt mit dem Charterer, also Reiseveranstalter, einen Flugzeug-Überlassungsvertrag, sog. Chartervertrag, zu Gunsten des Pauschalreisenden), ist der Luftbeförderungsvertrag (**Chartervertrag**) ein **Vertrag zu Gunsten Dritter** nach §§ 328 ff.<sup>9</sup>. Dem Dritten stehen in diesem Fall als Fluggast neben dem Erfüllungsanspruch auch die Sekundärrechte des Rücktritts und des Schadensersatzes zu<sup>10</sup>. Auch auf einen „Vertrag über die Beförderung von Gruppenpassagieren“ (**Gruppenbeförderungsvertrag**) finden bei Geltung deutschen Rechts die §§ 631 ff. BGB Anwendung. Die Regelungen des MÜ sind nur im Verhältnis von Fluggästen zum Luftfrachtführer, nicht im Verhältnis zwischen Luftfrachtführer und Reiseveranstalter anwendbar. Eine Klausel in Allgemeinen Beförderungsbedingungen, die eine Haftung des Luftfrachtführers für „indirekte“ Schäden ausschließt, ist unklar und stellt eine unangemessene Benachteiligung des Reiseveranstalters dar<sup>11</sup>.

### 5. Nur-Flug als Werkvertrag

- 958 Auch der „Nur-Flug“ aus dem Angebot eines Reiseveranstalters ist ein Werkvertrag, auf den nach ganz herrschender Meinung nicht die Vorschriften des Reisevertrags direkt noch analog anzuwenden sind, sondern das Werkvertragsrecht<sup>12</sup>. Daher kann ein Schadensersatzanspruch wegen eines vertanen Urlaubstages gegen eine nur als Luftfrachtführer tätige Fluggesellschaft nicht geltend gemacht werden<sup>13</sup>.

## II. Vertragsparteien

### 1. Vertraglicher Luftfrachtführer

#### a) Luftfahrtunternehmen

- 959 Das durch den Luftbeförderungsvertrag mit dem Flug beauftragte Luftfahrtunternehmen wird als **vertraglicher Luftfrachtführer** bezeichnet. Damit ist derjenige gemeint, der vertraglich die Beförderung von Personen oder Sachen auf dem Luftweg als **eigene Leistung** verspricht, regelmäßig die gewählte Fluggesellschaft<sup>14</sup>. Art. 39 MÜ, § 48b LuftVG enthalten eine **Legaldefinition** des vertraglichen und des ausführenden Luftfrachtführers. Eine Kaufmannseigenschaft ist nicht notwendig<sup>15</sup>. *Ruhwedel*<sup>16</sup> betont zu Recht, dass selbst derjenige,

<sup>9</sup> Vgl. BGH NJW 1985, 1457; BGH NJW 1986, 1613; BGH NJW 1987, 1931; *Ruhwedel*, S. 59, 133; *Schmid*, Chartervertrag, S. 19 ff.; zweifelnd LG Frankfurt/M NJW-RR 1986, 852; *a.A.* *Gansfort*, RRA 1994, 2; *Gansfort*, Das Rechtsverhältnis zwischen Gelegenheits-Luftverkehrsunternehmen und Reiseveranstaltern beim Pauschalreisevertrag und seine Auswirkungen auf die Rechtsstellung des Reisenden, Diss. Köln, 1991, S. 156 ff.; *Schwenk* TranspR 1996, 223 = RRA 1997, 3 (kein Vertrag nur ZAG bzw. § 49a LuftVG); vgl. zum Ganzen Rn. 101 ff.

<sup>10</sup> *MK/Gottwald*, § 335, Rn. 18 ff.; *Janköster*, Fluggastrechte im internationalen Luftverkehr, S. 51.

<sup>11</sup> LG Frankfurt/M RRA 2008, 34.

<sup>12</sup> Vgl. näher Rn. 97, 1001; LG Frankfurt/M NJW-RR 1993, 1270; LG Bonn TranspR 1999, 109 = RRA 1998, 121 m. Anm. *Ruhwedel*; AG Bad Homburg RRA 2008, 173, 174 m. Anm. *Tönnner*, RRA 2001, 101; RRA 2001, 145; RRA 2002, 88; AG Hamburg RRA 1998, 163; AG München RRA 2001, 189; LG Düsseldorf RRA 2003, 173 m. Anm. *Ruhwedel* (Minderjähriger bucht Flug); AG Hannover RRA 2005, 41; *Schmid* R. RRA 1995, 92; *ders.*, Rechtsprechung zum Charterflug, S. 24 ff.; *ders./Leffers*, NJW 1998, 1911; *ders.*, NJW 2002, 3510; *Ruhwedel*, Der Flugbeförderungsvertrag, Rn. 4; *Schlotmann*, DZWir 1995, 450; *Seyderhelm*, § 651a, Rn. 32; *Tempel*, S. 475; *Soergel/H.-W. Eckert*, § 651a, Rn. 26; *Stadie*, Die Luftbeförderung im System der reiserechtlichen Vorschriften, Diss. Konstanz, S. 244; **für Analogie** AG Offenburg RRA 1995, 91 m. abl. Anm. *Schmid* R. RRA 1995, 92; AG Bad Homburg RRA 1995, 65; LG Aachen NJW-RR 2000, 123.

<sup>13</sup> OLG Düsseldorf NJW-RR 2007, 854 = RRA 2007, 96 (LS).

<sup>14</sup> Vgl. *Ruhwedel*, S. 83; *ders.*, TranspR 208, 89, 92; BGHZ 74, 162 = NJW 1979, 2474; BGHZ 80, 280, 284 = NJW 1981, 1664; BGH NJW-RR 1989, 723.

<sup>15</sup> BGHZ 88, 70 = NJW 1983, 2445 (Luftsportverein).

<sup>16</sup> *Ruhwedel*, TranspR 208, 89, 92.

der seinerseits keine eigene Beförderung durch ein Reisebüro als Eigengeschäft darstellt, ein Rechtsbegriff ohne Belang ist, wenn man von der privatrechtlichen Perspektive aus geht.

#### b) Reiseveranstalter

(1) Kommt das MÜ zur Anwendung, ist ein Reiseveranstalter vertraglich mit dem Reisenden als seinem Vertragspartner verbunden und luftbeförderungsrechtlich als Luftfrachtführer zu behandeln.

(2) Bei Geltung des ZAG des deutschen Reiseveranstalters in einem anderen Staat (Türkei), der zwar Vertragspartner von Guadalajara (ZAG) ist, aber nur reisevertraglich nach dem ZAG, nicht nach § 651h II BGB, Abgangs- und der Bestimmungsrechte identisch ist, so dass das WA des Reiseveranstalters zur Anwendung kommt.

#### c) Reisebüro

(1) Das Reisebüro ist als Luftfrachtführer. Verkauft es den Flugschein an einen Konsolidator, so ist es von einem Consolidator als **eigene Rechnungsgeschäft** als vertraglich beauftragtes Reisebüro den Flugschein mit dem Fluggast für den Flug berechnen. Luftfahrtunternehmen nicht zurechenbar. Voraussetzung einer Luftfahrtunternehmung und Fluggastvertrag mit dem Luftfahrtunternehmen. Eigengeschäft des Reisebüros. Vermittlung würde dem Reiseveranstalter aufgelegt, auf dem Reisebüro keinen Einfluss hat. unbekanntem Consolidator.

<sup>17</sup> Vgl. näher Rn. 708, 961.

<sup>18</sup> Vgl. Rn. 211, 498, 1121; Frankfurt/M NJW-RR 1986, 129; *MK/Tönnner*, Nach § 651a, Rn. 26.

<sup>19</sup> Vgl. Rn. 211, 498, 923; S. 39; *Giemulla/Schmid*, Art. 1.

<sup>20</sup> Vgl. näher Rn. 211 und RRA 1998, 549.

<sup>21</sup> Vgl. Rn. 498.

<sup>22</sup> Vgl. Rn. 933; AG Düsseldorf.

<sup>23</sup> Vgl. näher zum Consolidator.

<sup>24</sup> LG Frankfurt/M NJW-RR 1994, 740; AG Neuss RRA 1995, 100.

<sup>25</sup> So AG Neuss RRA 2009, 232 (Reisevermittler).



der seinerseits keine eigene Beförderungsleistung erbringt, wie der Reiseveranstalter oder ein Reisebüro als Eigengeschäft<sup>17</sup>, vertraglicher Luftfrachtführer sein kann, da dies für diesen Rechtsbegriff ohne Belang ist. Der vertragliche Luftfrachtführer versteht sich allein aus der privatrechtlichen Perspektive der Partei eines Luftbeförderungsvertrages.

#### b) Reiseveranstalter

(1) Kommt das MÜ zur Anwendung, ist bei der Flugpauschalreise (§ 651a I BGB) der **Reiseveranstalter vertraglicher Luftfrachtführer**, wenn er die Luftbeförderung durch ein anderes Luftfahrtunternehmen ausführen lässt. Der Reiseveranstalter haftet damit dem Reisenden als seinem Vertragspartner einmal reisevertraglich nach §§ 651c bis f, h II BGB und luftbeförderungsrechtlich als vertraglicher Luftfrachtführer<sup>18</sup>.

(2) Bei **Geltung des ZAG zum früheren WA** gilt das Gleiche (Art. II, III ZAG)<sup>19</sup>. Ein deutscher Reiseveranstalter ist aber nicht Luftfrachtführer i.S. des WA bei Flügen in einen Staat (Türkei), der zwar Vertragspartei des ursprünglichen WA ist, jedoch das Zusatzabkommen von Guadalajara (ZAG) nicht ratifiziert hat<sup>20</sup>. In diesem Fall haftet der Reiseveranstalter nur reisevertraglich nach den §§ 651c ff. BGB mit der Möglichkeit der Haftungsbegrenzung nach § 651h II BGB<sup>21</sup>. Für die Anwendung des ZAG ist jedoch zu beachten, dass der Abgangs- und der Bestimmungsort bei einem gleichzeitig gebuchten Hin- und Rückflug identisch ist, so dass das WA/ZAG bzw. das MÜ stets bei einem Abflug aus Deutschland als Vertragsstaat zur Anwendung kommt<sup>22</sup>.

#### c) Reisebüro

(1) Das Reisebüro ist als **eigener Anbieter der Luftbeförderung** vertraglicher Luftfrachtführer. Verkauft daher ein Reisebüro als **Nicht-IATA-Agentur** Flugscheine, welches es von einem **Consolidator**<sup>23</sup> (Ticketzwischenhändler) erworben hat, in **eigenem Namen** und auf **eigene Rechnung**, liegt ein Eigengeschäft und keine Vermittlung vor<sup>24</sup>. Ein **Eigengeschäft** als vertraglicher Luftfrachtführer ist regelmäßig anzunehmen, wenn das Reisebüro den Flugschein mit einem Aufschlag an den Fluggast weiterveräußert. Der dem Fluggast für den Flug berechnete Preis wird vereinbarungsgemäß dem den Flug ausführenden Luftfahrtunternehmen nicht auf dem Flugschein aufgedeckt. Damit fehlt es an einer wichtigen Voraussetzung einer Reisevermittlung, der **Preidentität zwischen Luftfahrtunternehmen und Fluggast**. Insoweit liegt kein „Durchvermitteln“ des Beförderungsvertrages mit dem Luftfahrtunternehmen direkt an den Fluggast vor<sup>25</sup>. Die Annahme eines Eigengeschäfts des Reisebüros ist auch sach- und interessengerecht. Bei einer Durchvermittlung würde dem Reisenden das Insolvenzrisiko des Consolidator und des Luftfahrtunternehmens auferlegt, auf deren Auswahl der Fluggast bei der Buchung des Fluges im Reisebüro keinen Einfluss hat. Da das Reisebüro das Ticket aus dem Angebot des dem Fluggast unbekanntem Consolidator aussucht und den Flugpreis selbst kalkuliert, trägt das Reisebüro,

<sup>17</sup> Vgl. näher Rn. 708, 961.

<sup>18</sup> Vgl. Rn. 211, 498, 1121; BGHZ 80, 280 = NJW 1981, 1664; LG Düsseldorf RRa 1997, 205; LG Frankfurt/M NJW-RR 1986, 216; LG Hannover NJW 1985, 2903; AG Bad Homburg RRa 2001, 129; MK/Tonner, Nach § 651, Rn. 15; Ruhwedel, Rn. 86; Giemulla/Schmid, Art. 1 WA, Rn. 38.

<sup>19</sup> Vgl. Rn. 211, 498, 923; LG Frankfurt/M ZLW 1975, 354; BGH NJW 1985, 1457; Ruhwedel, S. 39; Giemulla/Schmid, Art. 17 WA, Rn. 55; Schmid, RRa 1995, 38; ders., Chartervertrag, S. 3 ff.

<sup>20</sup> Vgl. näher Rn. 211 und Rn. 498, 933; LG Berlin NJW-RR 1990, 1018; AG Düsseldorf NJW-RR 1998, 549.

<sup>21</sup> Vgl. Rn. 498.

<sup>22</sup> Vgl. Rn. 933; AG Düsseldorf RRa 2004, 188.

<sup>23</sup> Vgl. näher zum Consolidator und zum Eigengeschäft des Reisebüros Rn. 708.

<sup>24</sup> LG Frankfurt/M NJW-RR 1989, 48; LG Stuttgart NJW-RR 1992, 1272; LG Düsseldorf NJW-RR 1994, 740; AG Neuss RRa 2009, 87; a.A. LG Würzburg RRa 2009, 232 m. krit. Anm. Führich.

<sup>25</sup> So AG Neuss RRa 2009, 87, 88; Führich, RRa 2009, 233, krit. Anm. zu LG Würzburg RRa 2009, 232 (Reisevermittler nicht vertraglicher Luftfrachtführer).



## 9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

nicht der Reisende, zu Recht das Insolvenzrisiko des gewählten Consolidator. Auch wenn die Geschäftsbedingungen des Reisebüros von einer Vermittlungsleistung sprechen, ändert das nichts an einem Eigengeschäft, wenn das tatsächliche, gesamte andere Auftreten des Reisebüros gegenüber dem Reisenden für die Annahme einer Eigenleistung spricht. In diesem Fall ist das Reisebüro vertraglicher Luftfrachtführer, falls Art. 39 MÜ, WA/ZAG<sup>26</sup> bzw. § 48b LuftVG zur Anwendung kommen, und das Reisebüro haftet für den Erfolg des Fluges dementsprechend.

- 962 (2) Eine **IATA-Agentur**, die als Reisebüro im Namen einer Fluggesellschaft die Flugscheine lediglich **vermittelt**<sup>27</sup>, erbringt keine eigene Leistung für den Flug, sondern vermittelt Fremdgeschäfte und ist damit **nicht vertraglicher Luftfrachtführer**<sup>28</sup>. Eine bloße Vermittlung eines Luftbeförderungsvertrages zwischen Fluggast und dem Flugschein ausstellendes Unternehmen („issued by“) liegt vor, wenn der Flug vom Reisebüro aus der Sicht des Fluggastes in fremdem Namen und für fremde Rechnung vermittelt wird.

### 2. Ausführender Luftfrachtführer

- 963 (1) Führt ein Dritter die Luftbeförderung aus, zu der sich ein Luftfrachtführer vertraglich verpflichtet hat, so haftet grundsätzlich nach Art. 39 MÜ, Art. II ZAG und § 49b LuftVG auch der Dritte als ausführender Luftfrachtführer für Schäden wie der vertragliche Luftfrachtführer. Obwohl der Fluggast keine werkvertragliche Beziehung zum ausführenden Luftfrachtführer hat, wird er in den Art. 39 ff. MÜ **haftungsrechtlich**, d. h. letztlich aber nur im Rahmen der Art. 17 ff. MÜ, **für den eigenen Beförderungsabschnitt gleichgestellt**<sup>29</sup>.

(2) Diese Regelung hat insbesondere bei der **Pauschalflugreise** Bedeutung, da der Leistungsträger – der Charterer – die Stellung des ausführenden Luftfrachtführers hat<sup>30</sup>. Im Verhältnis des Fluggastes und des ausführenden Luftfrachtführers gilt dann die Sonderregelung nach Art. 39 MÜ, Art. II ZAG und § 49b LuftVG<sup>31</sup>. Voraussetzung ist lediglich, dass der Dritte im Einverständnis (in der Regel der Chartervertrag) mit dem vertraglichen Luftfrachtführer handelt, was aber nach den genannten Vorschriften vermutet wird. Der geschädigte Fluggast hat damit auch bei vertraglichen Schadensersatzansprüchen **zwei gesamt-schuldnerisch haftende Luftfrachtführer** als Anspruchsgegner<sup>32</sup>.

(3) Auch der den Flug tatsächlich durchführende **Code-Share-Partner** ist ein ausführender Luftfrachtführer<sup>33</sup>. Insofern bietet ein Luftfahrtunternehmen Flüge unter dem eigenen IATA-Code, wie z. B. LH, an, führt diese Flüge aber nicht selbst durch, sondern durch ein mit ihm kooperierendes anderes Luftfahrtunternehmen mit seinem eigenen Fluggerät.

<sup>26</sup> AG Düsseldorf NJW-RR 1998, 549 = RRA 1998, 143 m. Anm. Führich.

<sup>27</sup> Vgl. Rn. 702 ff.; Gran, RRA 1999, 67; ders., Diss. 1998; BGH NJW 1985, 906; OLG Düsseldorf RRA 1999, 96 (Variable Landegebühr, Provision); LG Düsseldorf NJW-RR 1994, 740.

<sup>28</sup> KG NJW-RR 1991, 1017; LG Berlin NJW-RR 1990, 636; OLG Frankfurt/M NJW-RR 1991, 1018 (Flugbörse); LG Frankfurt/M NJW-RR 1993, 1270 (Flugverspätung); OLG Düsseldorf VersR 1993, 892 (Nur-Flug); LG Düsseldorf NJW-RR 1994, 740 (Unzulässige Flugzeitänderung); AG Düsseldorf NJW-RR 1998, 549 (Reisebüro nicht vertraglicher Luftfrachtführer bei Türkeiflug ohne ZAG); AG München RRA 2001, 189 (IATA-Agentur); vgl. näher Rn. 704.

<sup>29</sup> Vgl. bereits Rn. 211; MK/Czerwenka/Herber, § 437 HGB; Koller, Transportrecht, Art. 1 ZAG, Rn. 4; Ruhwedel, TranspR 2008, 89, 94; Reuschle, MÜ, Art. 39, Rn. 13.

<sup>30</sup> Vgl. Rn. 211 und 704 m. w. Nachw.

<sup>31</sup> Vgl. Rn. 211, 212.

<sup>32</sup> OLG Frankfurt/M ZLW 1980, 77; Schmid, Chartervertrag, S. 11 ff. m. w. Nachw.

<sup>33</sup> Vgl. Rn. 1022; BGH, 26. 11. 2009 – Xa ZR 132/08, NJW 2010, 1522 = RRA 2010, 85 = MDR 2010, 257; Ruhwedel, TranspR 2008, 89, 94; Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, S. 646, 680; Götting, Code-Sharing, 2003; ders., RRA 2002, 242; LG Frankfurt/M RRA 2005, 133 (Abfertigung bei Code-Share-Flug).

### 3. Aufeinanderfolgende Beförderungen

Soweit der Flug von mehreren Fluggesellschaften durchgeführt wird, spricht man von aufeinanderfolgenden Beförderungen. Der Fluggast wird durch einen Luftfrachtführer zu einer Beförderung einander folgenden Luftfrachtführer übergeben. Jeder Luftfrachtführer hat für seinen Beförderungsabschnitt, den er selbst durchführt, die gleiche Gesamtbeförderung zu gewährleisten.

#### 4. Fluggast

##### a) Begriff

Fluggast ist der Vertragspartei des Luftfrachtführers ab dem Zeitpunkt der Beförderung. Der Fluggast ist derjenige, der die Beförderung in Anspruch nimmt. Der Begriff „Reisender“ verwendet in den Vorschriften des WA/MÜ und des LuftVG nicht im technischen Sinne, sondern im rechtlichen Sinne. Eine Entgeltlichkeit ist nicht erforderlich.

##### b) Unentgeltliche Beförderung

Unentgeltliche Beförderungen sind Beförderungen, die von Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden, die nicht gegen Entgelt für die Beförderung greifen die §§ 44 bis 46 LuftVG.

##### c) Minderjährige

Mitreisende Kinder oder Arbeitskollegen (§ 14 BGB) bezahlt wird, sind nicht als Fluggäste zu betrachten. Soweit ein Vertrag zugunsten Dritter geschlossen ist, ist der Luftfrachtführer (§ 328 BGB) der gesetzliche Vertreter eines Fluggastes. Der Fluggast muss als Vermittler aus dem Vertrag ausgeschlossen sein. Die Mitnahme nicht mit den Eltern einverstanden ist.

<sup>34</sup> Ruhwedel, TranspR 2008, 89, 94.

<sup>35</sup> AG Düsseldorf TranspR 1998, 100.

<sup>36</sup> Vgl. dazu BGH NJW 1976, 15; VersR 1982, 60; OLG Hamburg VersR 1982, 60; BT-Drucks. 15/2359, S. 27.

<sup>37</sup> Vgl. Ruhwedel, S. 195; Ruhwedel, TranspR 2008, 89, 94; BGHZ 88, 70 = NJW 1983, 24.

<sup>38</sup> Vgl. Ruhwedel, S. 195; BGHZ 88, 70 = NJW 1983, 24.

<sup>39</sup> BGHZ 62, 256 = NJW 1974, 420 (Freiballon).

<sup>40</sup> Vgl. Rn. 936, 937 und BT-Drucks. 15/2359, S. 27.

<sup>41</sup> Zum Fluggast im Sinne des § 44 LuftVG; vgl. Rn. 116 zum Reisevertrag.

<sup>42</sup> LG Düsseldorf RRA 2003, 173.

<sup>43</sup> AG Bad Homburg RRA 2008, 100.



### 3. Aufeinanderfolgende Beförderung

Soweit der Flug von mehreren Luftfrachtführern „sukzessiv“ auf Teilstrecken durchgeführt wird, spricht man von aufeinander folgenden Luftfrachtführern<sup>34</sup>. Durch Art. 30 WA/Art. 1 III, 36 MÜ und § 48a LuftVG werden diese Teilstücke der aufeinander folgenden Luftfrachtführer zu einer Beförderung zusammengezogen. Danach „gilt“ fiktiv jeder der aufeinander folgenden Luftfrachtführer als eine der „Parteien“ des Beförderungsvertrags mit allen Rechten und Pflichten und jeder haftet als **Gesamtschuldner für den Beförderungsabschnitt**, den er selbst übernommen hat<sup>35</sup>. Voraussetzung ist allerdings eine **einheitliche Gesamtbeförderung** durch einen einzigen Beförderungsvertrag<sup>36</sup>.

### 4. Fluggast

#### a) Begriff

Fluggast ist der Vertragspartner, dessen Beförderung auf der Grundlage eines mit dem vertraglichen Luftfrachtführer abgeschlossenen Vertrags erfolgt<sup>37</sup>. Nur auf Fluggäste sind die Vorschriften des WA/MÜ und §§ 44 ff. LuftVG anwendbar. Auch wenn im MÜ/WA der Begriff „**Reisender**“ verwendet wird, ist es allgemeine Meinung, dass beide Begriffe identisch sind. Eine Entgeltlichkeit ist nicht notwendig<sup>38</sup>.

#### b) Unentgeltliche Beförderung

**Unentgeltliche Verträge** unterliegen dem WA/MÜ nur, wenn sie von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden (Art. 1 I 2 WA/MÜ)<sup>39</sup> bzw. bei inländischer Luftbeförderung greifen die §§ 44 bis 51 LuftVG ein<sup>40</sup>.

#### c) Minderjährige

Mitreisende **Kinder** oder **Arbeitnehmer**, deren Flug vom Arbeitgeber als Unternehmer (§ 14 BGB) bezahlt wird, sind nicht Fluggäste, aber als Dritte anspruchsberechtigt, da insoweit ein Vertrag zugunsten Dritter zwischen den Eltern bzw. dem Unternehmen und dem Luftfrachtführer (§ 328 BGB) vorliegt<sup>41</sup>. Buht ein **Minderjähriger** ohne Einwilligung der gesetzlichen Vertreter einen Flug, so ist der Luftbeförderungsvertrag zwischen dem gesetzlichen Vertreter und dem Luftfrachtführer **schwebend unwirksam**<sup>42</sup>. Die Buchungsstelle muss als Vermittler aus dem Vermittlervertrag den Fluggast darauf hinweisen, dass für die Mitnahme nicht mit den Eltern reisender Kinder spezielle **Einreisevorschriften** bestehen<sup>43</sup>.

<sup>34</sup> Ruhwedel, TranspR 2008, 89, 92; AG Hannover TranspR 2000, 313 = RRA 2000, 230 m. Anm. Ruhwedel.

<sup>35</sup> AG Düsseldorf TranspR 1998, 473.

<sup>36</sup> Vgl. dazu BGH NJW 1976, 1586; OLG Frankfurt/M BB 1977, 1071; BGH RIW 1982, 522 = VersR 1982, 60; OLG Hamburg VersR 1983, 483 (Hin- und Rückflug); vgl. Ruhwedel, S. 189 ff. m. v. Nachw.; BT-Drucks. 15/2359, S. 27 zu § 48a LuftVG.

<sup>37</sup> Vgl. Ruhwedel, S. 195; Ruhwedel, TranspR 2008, 89, 93; BGH NJW-RR 2005, 897 (Schnupperflug); BGHZ 88, 70 = NJW 1983, 2445; OLG Düsseldorf VersR 1994, 228.

<sup>38</sup> Vgl. Ruhwedel, S. 195; BGHZ 88, 70 = NJW 1983, 2445.

<sup>39</sup> BGHZ 62, 256 = NJW 1974, 1617; BGH NJW 1980, 587; OLG München NJW-RR 1991, 420 (Freiballon).

<sup>40</sup> Vgl. Rn. 936, 937 und BT-Drucks. 15/2359, S. 13 zum LuftVG.

<sup>41</sup> Zum Fluggast im Sinne des § 4 AUB vgl. BGH VersR 1984, 155; OLG Oldenburg NJW 1986, 1474; vgl. Rn. 116 zum Reisevertrag.

<sup>42</sup> LG Düsseldorf RRA 2003, 173 m. Anm. Ruhwedel.

<sup>43</sup> AG Bad Homburg RRA 2008, 173.



## 9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

### d) Blinde Passagiere

- 968 Blinde Passagiere, die ohne Beförderungsvertrag reisen, sind keine Fluggäste. Daher kann derjenige, der bei einem **Gefälligkeitsflug**, ohne Abschluss eines Luftbeförderungsvertrages, mitgenommen worden ist, seine Ersatzansprüche nur auf die §§ 823 ff. BGB stützen. Hierbei gilt nicht die Sperrwirkung des § 48 LuftVG, wonach Schadensersatzansprüche, auf welchem Rechtsgrund sie auch beruhen, durch die Voraussetzungen und Beschränkungen des LuftVG geltend gemacht werden, da Voraussetzung aller luftbeförderungsrechtlicher Ansprüche das Vorliegen eines Luftbeförderungsvertrages ist<sup>44</sup>.

### e) Bordpersonal

- 969 Besatzungsmitglieder fliegen ohne Beförderungsvertrag und sind daher keine Fluggäste. Bei Unfällen des Bordpersonals kommen wegen dieses **Betriebsunfalls** nach § 55 LuftVG die Vorschriften des Siebten Buches Sozialgesetzbuch zur Anwendung.

## III. Flugschein

### 1. Formlosigkeit

- 970 (1) Der Luftbeförderungsvertrag ist als **Konsensualvertrag** grundsätzlich **formlos** wirksam<sup>46</sup>, so dass der Vertrag bereits wirksam ist, wenn telefonisch oder über das Internet gebucht wird, auch wenn noch kein Flugschein ausgestellt ist. Wenn dagegen die Anzahl der Fluggäste noch nicht feststeht, liegt noch kein wirksames Vertragsangebot des Kunden vor<sup>47</sup>. Für die Luftbeförderung besteht regelmäßig **kein Kontrahierungszwang** (Art. 33 WA). Nur im Anwendungsbereich des LuftVG besteht nach §§ 21, 21a S. 3 LuftVG ein Zwang zum Vertragschluss<sup>48</sup>.

(2) **Flugscheine** (Beförderungsscheine) sind weder bei Geltung des MÜ/WA noch des LuftVG (Art. 3 II 2; Art. 4 II 2; Art. 5 II WA; Art. 3 MÜ) für die Wirksamkeit des Vertrages notwendig<sup>49</sup>. Im Gegensatz zu Art. 3 WA kann der Luftfrachtführer bei Geltung des MÜ weiterhin einen Flugschein ausstellen, kann aber auch ein **elektronisches Ticket** verwenden<sup>50</sup>. Der Fluggast kann dann nach Art. 3 II MÜ die Aushändigung einer schriftlichen Erklärung über die in der Aufzeichnung enthaltenen Angaben verlangen einschließlich der Belehrung über die Haftung des Luftfrachtführers. Nach Art. 3 III MÜ kann auf die Ausstellung eines **Fluggepäckscheins** verzichtet werden, jedoch ist eine „Gepäckmarke“ auszuhändigen (Art. 4 III MÜ). Soweit noch das WA zur Anwendung kommt, ist für aufgegebenes Reisegepäck nach Art. 4 WA für internationale Flüge ein **Fluggepäckschein** auszustellen, für den die Regelungen des Flugscheins entsprechend gelten (Art. 4 I, II, 22 II WA). Soweit der Fluggast Gepäck in eigener Obhut behält, sind Art. 4, 22 II WA nicht anwendbar<sup>51</sup>.

<sup>44</sup> BGH RRA 2006, 45 = NJW-RR 2005, 895 (Schnupperflug); BGH NJW 1980, 587 = BGHZ 76, 32; OLG München NJW-RR 1991, 420 (Ballon); OLG Düsseldorf VersR 1994, 228; vgl. *Schoch*, BB 1994, 1513; *Schollmeyer*, IPRax 2004, 78.

<sup>45</sup> Vgl. *Ruhwedel*, S. 196; *Schmid/Rofmann*, Das Arbeitsverhältnis der Besatzungsmitglieder in Luftfahrtunternehmen, 1997; BGHZ 88, 70 = NJW 1983, 2445.

<sup>46</sup> BGH NJW 1976, 1583 = VersR 1976, 778; *Ruhwedel*, TranspR 2008, 89, 91.

<sup>47</sup> OLG Frankfurt/M TranspR 2000, 262.

<sup>48</sup> Vgl. § 18 IV AuslG für zurückgewiesene Ausländer.

<sup>49</sup> BGHZ 84, 101 = NJW 1983, 516; AG Bad Homburg RRA 2000, 170 (Ersatzticket); AG Frankfurt/M RRA 2001, 187 (Agententicket); *Ruhwedel*, S. 135; *Ruhwedel*, TranspR 2008, 89, 91; *Hofmann/Grabherr*, LuftVG, § 44, Rn. 6.

<sup>50</sup> Vgl. *Schmid/Müller-Rostin*, NJW 2004, 3516, 3519; *Ruhwedel*, TranspR 2001, 189, 202.

<sup>51</sup> BGHZ 52, 213 = NJW 1969, 2014; BGHZ 72, 389 = VersR 1979, 188.

(3) Die **Nichtbeachtung** der gesehenen Beförderungsurkunden i nicht zum Wegfall der Haftung b „weder den Bestand noch die W

(4) Der Flugschein hat als **qualitative** Wirkung wie ein **Inhaberspruch**<sup>53</sup>. Der Dieb eines Flugscheins BGB. Der Flugschein ist als **Bewertungsschein** ausgestellt werden werden kann. Da dies regelmäßig hoch<sup>55</sup>. Zulässig ist es, in **AGB** scheins ein **Leistungsverweiger**

(5) Bei **Geltung des WA** be Bedingungen des Luftbeförderun tig.

(6) Mit einer **Platzbuchung** ( Flugnummer und Flugzeiten bes bestimmter Sitzplatz freigehalten bart wird auch die Flugnummer erfüllt werden kann.

### 2. Rückbestätigung

(1) Bei **Linienflügen** sind R festgelegte Flugzeiten vereinbart Rückflug 48 Stunden vor Abflur Flugpassage keine Rückbestätiga ist kein Reisevertrag. Eine analog

(2) Soweit der Fluggast lediglic Reiseveranstalter als vertraglicher des Rückfluges oftmals die Rück Reiseveranstalter selbst. Sinn der chen, die Sitzkapazitäten auszulast Flüge zusammen zulegen oder ben<sup>59</sup>.

(3) Ist die Pflicht zur Rückb Nur- Flugs einbezogen worden eine Streichung des Fluges nur Rückfluges. Die überwiegende

<sup>52</sup> Denkschrift zum MÜ BT-Dra 2000, 169, 172.

<sup>53</sup> Vgl. BGHZ 52, 194 = NJW 1 onszeichen nach § 808 BGB); AG S frist von 1 Jahr nach § 801 III BGB); ausführlich *Schmid*, RRA 1994, 7; *den*

<sup>54</sup> Vgl. AG Düsseldorf TranspR 1 auf Umschreibung).

<sup>55</sup> AG Düsseldorf RRA 2001, 14

<sup>56</sup> Vgl. *Ruhwedel*, S. 136.

<sup>57</sup> AG Frankfurt/M, Urt. v. 15. 3 232.

<sup>58</sup> Vgl. Rn. 958; AG Hannover R

<sup>59</sup> *Schmid*, Charterflug S. 100; *Sch*



(3) Die **Nichtbeachtung der Pflichtangaben** nach Art. 3 ff. MÜ über die dort vorgesehenen Beförderungsurkunden ist, anders als nach Art. 3 II WA/HP, folgenlos und führt nicht zum Wegfall der Haftungsbeschränkung (Art. 3 V MÜ) und berührt nach Art. 9 MÜ „weder den Bestand noch die Wirksamkeit des Beförderungsvertrages“<sup>52</sup>.

(4) Der Flugschein hat als **qualifiziertes Beweispapier** nach § 808 BGB keine konstitutive Wirkung wie ein Inhaberpapier und verschafft alleine noch keinen Beförderungsanspruch<sup>53</sup>. Der Dieb eines Flugscheins hat daher keinen Beförderungsanspruch (§ 808 I 2 BGB). Der Flugschein ist als Beweispapier **nicht übertragbar**<sup>54</sup>. Bei Verlust kann ein **Ersatzflugschein** ausgestellt werden, wofür eine angemessene **Bearbeitungsgebühr** verlangt werden kann. Da dies regelmäßig über EDV erfolgt, war eine Pauschale von 120,- DM zu hoch<sup>55</sup>. Zulässig ist es, in **AGB** (vgl. Art. 3.1.6 ABB Flugpassage) bei Fehlen eines Flugscheins ein **Leistungsverweigerungsrecht** des Luftfrachtführers zu begründen<sup>56</sup>.

(5) Bei **Geltung des WA** beweist der Flugschein widerlegbar den Abschluss und die Bedingungen des Luftbeförderungsvertrags (Art. 3 WA) und ist grundsätzlich ein Jahr gültig.

(6) Mit einer **Platzbuchung (Reservierung)** kann ein Sitzplatz an Bord eines durch die Flugnummer und Flugzeiten bestimmten Fluges reserviert werden, wobei regelmäßig kein bestimmter Sitzplatz freigehalten wird (Art. 5.4 ABB Flugpassage). Nicht vertraglich vereinbart wird auch die Flugnummer, so dass der Flug auch mit Flügen anderer Flugnummern erfüllt werden kann.

## 2. Rückbestätigung

(1) Bei **Linienflügen** sind Rückbestätigungen **nicht üblich**, weil insoweit vertraglich festgelegte Flugzeiten vereinbart sind. Daher besteht keine Pflicht des Fluggastes, sich den Rückflug 48 Stunden vor Abflug rückbestätigen zu lassen<sup>57</sup>. So sieht Art. 5.5.1 der ABB Flugpassage keine Rückbestätigung vor. Ein Vertrag, der nur die Luftbeförderung umfasst, ist kein Reisevertrag. Eine analoge Anwendung der §§ 651a ff. BGB scheidet aus<sup>58</sup>.

(2) Soweit der Fluggast lediglich einen **Nur-Flug** (Charterflug) gebucht hat, verlangt der Reiseveranstalter als vertraglicher Luftfrachtführer wegen Verschiebungen der Abflugzeiten des Rückfluges oftmals die Rückbestätigung beim ausführenden Luftfrachtführer oder beim Reiseveranstalter selbst. Sinn der Rückbestätigung ist es, dem Luftfrachtführer zu ermöglichen, die Sitzkapazitäten auszulasten, d. h. freie Kapazitäten noch kurzfristig zu vermarkten, Flüge zusammen zulegen oder Abflugzeiten aus Wirtschaftlichkeitsgründen zu verschieben<sup>59</sup>.

(3) Ist die Pflicht zur Rückbestätigung wirksam in den Luftbeförderungsvertrag eines Nur-Flugs einbezogen worden ist, hat der Luftfrachtführer ein Zurückweisungsrecht und eine Streichung des Fluges nur bei **schuldhaft unterlassener Rückbestätigung** eines Rückfluges. Die überwiegende Meinung in der Rechtsprechung stellt jedoch nicht – wie

<sup>52</sup> Denkschrift zum MÜ BT-Drucks. 826/03, S. 37; *Ruhwedel*, TranspR 2008, 89, 91; *Saenger*, NJW 2000, 169, 172.

<sup>53</sup> Vgl. BGHZ 52, 194 = NJW 1969, 2008 (Inhalt); BGHZ 62, 71 = NJW 1974, 852 (Legitimationszeichen nach § 808 BGB); AG Syke NJW 2003, 1054 (Gutschein für Ballonfahrt und Vorlegungsfrist von 1 Jahr nach § 801 III BGB); AG Frankfurt/M NJW-RR 2004, 1699 (Verlust des Flugscheins); ausführlich *Schmid*, RRa 1994, 7; *ders.*, in: Festschrift für *Piper* (1996), S. 999; *ders.*, NJW 2002, 3510.

<sup>54</sup> Vgl. AG Düsseldorf TranspR 1986, 433 (Umschreibung); AG Köln ZLW 1983, 70 (Kein Recht auf Umschreibung).

<sup>55</sup> AG Düsseldorf RRa 2001, 14 = NJW-RR 2000, 1442.

<sup>56</sup> Vgl. *Ruhwedel*, S. 136.

<sup>57</sup> AG Frankfurt/M, Urt. v. 15. 3. 2005 – 30 C 2378/04 – 20 und 30 C 2406/04–20, RRa 2005, 232.

<sup>58</sup> Vgl. Rn. 958; AG Hannover RRa 2005, 41 m. Anm. *Schmid R.*

<sup>59</sup> *Schmid*, Charterflug S. 100; *Schmid/Sonnen*, NJW 1992, 464, 469; *Schmid*, NJW 2002, 3510.



## 9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

hier, zusätzlich auf ein Verschulden des Fluggastes ab<sup>60</sup>. Ein **vollständiger und verschuldensunabhängiger** Ausschluss des Beförderungsanspruchs stellt eine **unangemessene Benachteiligung** des Fluggastes dar und ist daher nach § 307 I 1 BGB, aber auch nach § 308 Nr. 3 BGB nichtig. Ein sachlich gerechtfertigter Rücktrittsgrund ist nicht gegeben. Mit der Pflicht zur Rückbestätigung verlagert der vertragliche Luftfrachtführer seine eigene Pflicht, den Fluggast unverzüglich über Änderungen des vereinbarten Abflugtermins zu informieren, auf den Vertragspartner. Eine Rückbestätigungspflicht bei einem Nur-Flug ist daher unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Interessen des Luftfrachtführers und des Vertrauens des Fluggastes in den vereinbarten Abflugtermin nur angemessen, wenn die Klausel den Fluggast lediglich zur Rückbestätigung verpflichtet und ein entstandener Schaden nur im Falle des **Verschuldens des Fluggastes** nicht ersetzt wird. Ein Verschulden ist abzulehnen, wenn der Fluggast die Bestätigung beim Abflughafen einholt und nicht, wie ausdrücklich auf dem Ticket vermerkt, bei einer Service-Nummer in Deutschland<sup>61</sup>.

(4) Zur Wirksamkeit einer Rückbestätigungsklausel sind allerdings die Allgemeinen Geschäftsbedingungen rechtswirksam in den Luftbeförderungsvertrag **einzubeziehen**. Insofern ist nach §§ 305 II, 310 I BGB bei Luftbeförderungsverträgen mit einem **Verbraucher** bei Vertragsschluss auf die AGB hinzuweisen, dieser muss die Möglichkeit der zumutbaren Kenntnisnahme haben und mit der Geltung einverstanden sein<sup>62</sup>. Da diese Voraussetzungen, welche bei der Buchung eines Fluges vorliegen müssen, oft in der Praxis nicht vorliegen und im Streitfall vom Luftfrachtführer zu beweisen sind, ist die Rückbestätigungspflicht in vielen Fällen nicht rechtswirksam vereinbart.

(5) Soweit eine solche Einbeziehung nach § 305 II BGB gleichwohl erfolgt oder unstreitig ist, ist eine in den AGB **versteckte Klausel**, die der Fluggast fast nie kennt, **überraschend** und nicht wirksam (§ 305c I BGB)<sup>63</sup>. Wenn dagegen eine wirksame Einbeziehung nach § 305 II BGB vorliegt und dann nachträglich deutlich und hervorgehoben nochmals auf dem Flugschein die Rückbestätigungspflicht wiederholt wird, liegt keine überraschende Klausel vor.<sup>64</sup>

### IV. Einbeziehung von AGB

#### 1. Anwendbarkeit des AGB-Rechts

- 972 (1) Die ABB Flugpassage bzw. die anderen AGB der Luftfrachtführer unterliegen trotz der Genehmigung gemäß § 21 LuftVG und der Empfehlung 1724 durch die IATA dem Anwendungsbereich der AGB-Kontrollvorschriften nach §§ 305 bis 310 BGB, wenn für den Luftbeförderungsvertrag deutsches Recht anzuwenden ist<sup>65</sup>. Die IATA ist als Zusammenschluss von Luftverkehrsunternehmen kein Völkerrechtssubjekt, so dass deren Bedingungen

<sup>60</sup> LG Frankfurt/M RRA 1989, 48; LG Düsseldorf NJW-RR 1994, 740; AG Düsseldorf RRA 2005, 135; AG Hamburg RRA 1995, 231, 232; AG Wiesbaden RRA 2001, 8; Seydewitz, Reiserrecht, III, Rn. 37; Schmid, Charterflug, S. 100; a.A. Staudinger, RRA 2004, 252, der generell eine Rückbestätigungsklausel bei Reiseverträgen ablehnt.

<sup>61</sup> Vgl. AG Duisburg RRA 2003, 233.

<sup>62</sup> Vgl. Rn. 34, 123 (Reise), 973, 974 (Flug), insbesondere zur Einbeziehung bei Unternehmen als Fluggäste.

<sup>63</sup> Vgl. dazu AG Bad Homburg RRA 2001, 101.

<sup>64</sup> Vgl. näher Fischer, MDR 1999, 140 (Überraschende Klausel).

<sup>65</sup> Vgl. Rn. 949; BGH NJW 2007, 997, 998 = RRA 2007, 74 (Zerbrechliche Gegenstände); BGHZ 86, 284 = BGH NJW 1983, 1322, 1324; OLG Köln RRA 2003, 275 (Ryanair); OLG Köln RRA 2003, 234 (Zerbrechliche Gegenstände); LG Köln RRA 2003, 83 (Ryanair); LG Köln NJW-RR 1990, 1530 (Unwirksame Tarifbestimmung); LG Frankfurt/M NJW-RR 1991, 2572 (IATA-Bedingung); AG München RRA 2000, 234 (Inlandsflug) m. Anm. Führich, Ruhwedel, S. 206; Kehrberger, TranspR 1996, 131; Giemulla/Schmid, NJW 1999, 1057, 1058; Wolf/Lindacher/Pfeiffer, AGB-Recht, Klauseln L 231.

keine Rechtsnormen sind. Hier  
selbst durch Luftfrachtführer nicht

(2) Die Klauseln der AGB in  
BGB, wobei der Luftbeförderer  
Inhaltskontrolle unterliegt. Für  
Unternehmer (§ 14 BGB) sind die  
BGB zugänglich. Die Klauseln  
BGB).

(3) Unterliegt der Luftbeförderer  
Mitgliedsstaates der EU oder  
einen engen Zusammenhang  
gleichwohl anzuwenden, da die  
Richtlinie 93/13/EWG über  
Art. 46b EGBGB<sup>66</sup>. Ein enger  
Grund eines Angebots oder ein  
Angabe seiner auf den Vertrag  
Aufenthalt im Inland hatte. Ein  
wird überall dort erklärt, wo die

#### 2. Einbeziehung mit Verbraucher

(1) Da nach § 305a BGB die  
privilegiert sind<sup>68</sup>, ist nach ganz  
§ 305 II BGB beim Vertragsschluss  
Zwar liegen in der Regel bei  
ständnis des Fluggastes vor, o  
Kenntnisnahme<sup>70</sup> entweder  
gen, weil die Bedingungen nur  
Die AGB werden jedoch nur  
bei Vertragsschluss verfügbar  
Homepage des Flugunternehmens  
das Gebot, das die AGB für den  
die Rechtsprechung<sup>73</sup> zu Recht  
und AGB abgelehnt. Nicht Ver

<sup>66</sup> Vgl. zum Kollisionsrecht bei  
IPRax 2001, 186;

<sup>67</sup> Palandt/Sprau, Art. 29a EGBGB  
<sup>68</sup> § 305a Nr. 1 BGB privilegiert  
Bahnen, vgl. Rn. 1145.

<sup>69</sup> Vgl. zur Einbeziehung schon  
1324 (Keine Analogie); AG Frankfurt  
München RRA 2000, 234 m. Anm.  
ziehung von Allgemeinen Reisebes

<sup>70</sup> Nach § 305 II Nr. 2 BGB =  
derung der anderen Vertragspartei  
<sup>71</sup> Vgl. OLG Köln VersR 1982,  
745, 746; LG Braunschweig NJW-RR  
AG Bad Homburg RRA 2001, 101

1981, 131; Gansfort, TranspR 1989  
RRA 2009, 114, 115; vgl. zur Einbe

<sup>72</sup> AG Frankfurt/M RRA 2005,

<sup>73</sup> OLG Frankfurt/M TranspR  
RRA 2005, 185 (Englische AGB zu



keine Rechtsnormen sind. Hieran ändert auch die weltweite Verwendung bestimmter Klauseln durch Luftfrachtführer nichts.

(2) Die Klauseln der AGB unterliegen auch der **Inhaltskontrolle** nach §§ 307 bis 309 BGB, wobei der Luftbeförderungsvertrag mit einem Verbraucher als Fluggast, der vollen Inhaltskontrolle unterliegt. Für einen Luftbeförderungsvertrag mit einem Fluggast als Unternehmer (§ 14 BGB) sind die AGB nur einer eingeschränkten Kontrolle allein nach § 307 BGB zugänglich. Die Klauselverbote der §§ 308, 309 BGB gelten insoweit nicht (§ 310 I BGB).

(3) Unterliegt der Luftbeförderungsvertrag **kollisionsrechtlich nicht** dem Recht eines Mitgliedsstaates der EU oder des EWR wie z. B. dem Recht der USA, weist er jedoch einen engen Zusammenhang mit einem dieser Staaten auf, sind die §§ 305 bis 310 BGB gleichwohl anzuwenden, da diese Vorschriften der Umsetzung der **Verbraucherschutzrichtlinie 93/13/EWG über missbräuchliche Klauseln** dienen (Art. 29a EGBGB, Art. 46b EGBGB)<sup>66</sup>. Ein enger Zusammenhang ist anzunehmen, wenn der Vertrag auf Grund eines Angebots oder einer Werbung im Inland zustande kommt und der Fluggast bei Angabe seiner auf den Vertragsschluss gerichteten Willenserklärung seinen gewöhnlichen Aufenthalt im Inland hatte. Ein weltweit präsenten Angebot auf einer **Website im Internet** wird überall dort erklärt, wo der Fluggast es aktiv abrufen kann<sup>67</sup>.

## 2. Einbeziehung mit Verbraucher

(1) Da nach § 305a BGB die AGB der Luftbeförderung für die Einbeziehung nicht privilegiert sind<sup>68</sup>, ist nach ganz herrschender Meinung die förmliche Einbeziehung nach § 305 II BGB beim **Vertragsschluss** mit einem Verbraucher (§ 310 I BGB) notwendig<sup>69</sup>. Zwar liegen in der Regel bei Vertragsschluss der ausdrückliche Hinweis und das Einverständnis des Fluggastes vor, oft besteht jedoch keine **Möglichkeit der vollständigen Kenntnisnahme**<sup>70</sup> entweder bei Vertragsschluss (z. B. telefonische Buchung) oder deswegen, weil die Bedingungen nur auszugsweise auf dem später übergebenen Flugschein stehen. Die AGB werden jedoch nur in dem Umfang Vertragsinhalt, in welchem sie dem Fluggast bei Vertragsschluss verfügbar sind<sup>71</sup>. Eine abstrakte Kenntnisnahmemöglichkeit auf der Homepage des Flugunternehmens genügt nicht<sup>72</sup>. Aus § 305 II Nr. 2 BGB ergibt sich auch das Gebot, das die AGB für den Durchschnittsfluggast **verständlich** sein müssen. Daher hat die Rechtsprechung<sup>73</sup> zu Recht eine Kenntnisnahmemöglichkeit bei englischen Tickets und AGB abgelehnt. Nicht Vertragsinhalt wird auch eine Klausel, wonach neben dem WA

<sup>66</sup> Vgl. zum Kollisionsrecht bereits Rn. 78 ff.; *Palandt/Sprau*, Art. 29a EGBGB, Rn. 3; *Staudinger*, IPRax 2001, 186;

<sup>67</sup> *Palandt/Sprau*, Art. 29a EGBGB, Rn. 3.

<sup>68</sup> § 305a Nr. 1 BGB privilegiert nur öffentlich bekannt gemachten Beförderungsbedingungen der Bahnen, vgl. Rn. 1145.

<sup>69</sup> Vgl. zur Einbeziehung schon ausführlich Rn. 34, 123 ff.; BGHZ 86, 284 = NJW 1983, 1322, 1324 (Keine Analogie); AG Frankfurt/M RRa 2005, 232 (Einbeziehung bei Vertragsschluss); AG München RRa 2000, 234 m. Anm. *Führich*; *Giemulla/Schmid*, NJW 1999, 1057, 1059; *Führich*, Einbeziehung von Allgemeinen Reisebedingungen, RRa 2009, 114, 115.

<sup>70</sup> Nach § 305 II Nr. 2 BGB muss auch auf eine dem Verwender erkennbare körperliche Behinderung der anderen Vertragspartei Rücksicht genommen werden.

<sup>71</sup> Vgl. OLG Köln VersR 1982, 985; LG Berlin NJW 1982, 343; LG Frankfurt/M NJW-RR 1987, 745, 746; LG Braunschweig NJW-RR 1986, 144, 145; AG München RRa 2000, 234 m. Anm. *Führich*; AG Bad Homburg RRa 2001, 101; *Wolf/Lindacher/Pfeiffer*, AGB-Recht, § 305, Rn. 85; *Lindacher*, JZ 1981, 131; *Gansfort*, TranspR 1989, 131; *Führich*, Einbeziehung von Allgemeinen Reisebedingungen, RRa 2009, 114, 115; vgl. zur Einbeziehung beim Reisevertrag Rn. 123 ff.

<sup>72</sup> AG Frankfurt/M RRa 2005, 232.

<sup>73</sup> OLG Frankfurt/M TranspR 1984, 297; LG Berlin NJW 1982, 343, 344; a.A. AG Offenbach RRa 2005, 185 (Englische AGB zumutbar).



## 9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

„ua.“ andere internationale Abkommen gelten sollen<sup>74</sup>. Ein Fluggast mit Wohnsitz in Deutschland ist bei Abschluss eines Luftbeförderungsvertrags in einem Reisebüro in Deutschland auf **Stornokosten** für den Fall eines Rücktritts ausdrücklich hinzuweisen. Das gilt auch für eine Flugreise im Ausland. Ein Hinweis auf dem nachträglich übersandten Ticket ist verspätet und mit der Formulierung „Tarif mit Sonderbestimmungen unzureichend“<sup>75</sup>.

(2) In den meisten Fällen der Praxis sind diese strengen Einbeziehungsvoraussetzungen gegenüber einem Verbraucher nicht gegeben. Die AGB kommen damit nur dann zu Geltung, wenn der Fluggast nach dem zwingenden **Hinweis** auf die ABB bei der Buchung **ausdrücklich oder konkludent** auf die Möglichkeit der Kenntnisnahme **verzichtet und** damit zeigt, dass er gleichwohl mit ihrer Geltung einverstanden ist<sup>76</sup>. Keine Probleme tauchen auf, wenn eine Flugbuchung über das **Internet** erfolgt und die Kenntnisnahme einschließlich der Möglichkeit des Ausdrucks bzw. der Speicherbarkeit in der Buchungsmaske möglich ist und das Einverständnis „angeklickt“ werden muss<sup>77</sup> oder wenn die Parteien im Rechtsstreit die Geltung der AGB **unstreitig** stellen.

### 3. Einbeziehung mit Unternehmer

- 974 Bei Buchungen von Flügen durch **Unternehmer als Geschäftsflug** (§ 14 BGB) ist die Einbeziehung von AGB erleichtert. Die deutsche Rechtsprechung lässt eine ausdrückliche oder stillschweigende Einbeziehungsvereinbarung gelten<sup>78</sup>. So begründet die branchenübliche Verwendung von ABG bzw. eine laufende Geschäftsbeziehung, ohne Hinweis und Möglichkeit der Kenntnisnahme, ein Wissenmüssen des Unternehmers als Fluggast von den AGB des Luftfrachtführers. Diese handelsrechtliche Vermutung, dass Fluggesellschaften stets mit AGB arbeiten, gilt allerdings nur bei Flugbuchungen von Geschäftsflügen von Unternehmen bzw. Fluggästen, die in Ausübung ihrer selbständigen beruflichen Tätigkeit (Freiberufler) handeln, nicht bei Verbrauchern<sup>79</sup>. Soweit daher Geschäftsreisende einen Luftbeförderungsvertrag schließen, sind sie Unternehmer im Sinne des § 14 BGB und die AGB des vertraglichen Luftfrachtführers sind stillschweigend einbezogen<sup>80</sup>.

### 4. Anwendungsbereich des WA

- 975 Kommt ausnahmsweise noch das **WA** zur Anwendung<sup>81</sup>, wird beweisrechtlich **widerlegbar vermutet**, dass die AGB, die auf dem Flugschein und Gepäckschein stehen, Vertragsinhalt geworden sind (Art. 3 II, 4 II WA). Bei Geltung des MÜ greift diese Vermutung für den Beförderungsschein nach Art. 3 MÜ nicht mehr ein. Diese Vermutung des WA gilt für die ganzen AGB und nicht nur für die auf dem Flugschein abgedruckte Kurzfassung des Luftfrachtführers, da das WA insoweit als Sonderregelung zu § 305 II BGB aufzufassen ist<sup>82</sup>. Wird die Vermutung widerlegt, sind die AGB nur dann wirksam einbezogen, wenn die förmlichen Voraussetzungen des §§ 305 II, 310 BGB erfüllt sind<sup>83</sup>.

<sup>74</sup> OLG Hamburg NJW-RR 1986, 1440.

<sup>75</sup> AG Frankfurt/M NJW-RR 2003, 641.

<sup>76</sup> Vgl. näher Rn. 123; nach *Giemulla/Schmid*, NJW 1999, 1057 wird der Vertrag ohne Einbeziehung der ABB geschlossen.

<sup>77</sup> Vgl. zur Internet-Buchung Rn. 129; *Führich*, Einbeziehung von Allgemeinen Reisebedingungen, Rn. 2009; 114, 119.

<sup>78</sup> BGH NJW 1992, 1332; *Ruhwedel*, TranspR 2008, 89, 101; vgl. näher Rn. 123.

<sup>79</sup> *Führich*, Rn. 2000, 234; *Giemulla/Schmid*, LuftVG, § 44, Rn. 35.

<sup>80</sup> LG Frankfurt/M Rn. 2004, 133.

<sup>81</sup> Vgl. Rn. 933.

<sup>82</sup> Vgl. *Ruhwedel*, S. 205; *Wolf/Lindacher/Pfeiffer*, AGB-Recht, Klauseln L 232 und A 71; *Schmid*, Chartervertrag, S. 34; *Giemulla/Schmid*, Art. 3 WA Rn. 11a; *dies.*, NJW 1999, 1057, 1058; *Führich*, Rn. 2000, 234, 235; AG Frankfurt/M Rn. 1998, 128.

<sup>83</sup> Vgl. AG Düsseldorf NJW-RR 2002, 561 (Vermerk auf Flugschein „gem. Vertragsbedingungen“ reicht nicht).

## 1. Luftfrachtführer

### a) Haupt- und Nebenpflicht

(1) Primär hat der Fluggast **sprach**

- zum vereinbarten **Zeitpunkt**
- zum vorgesehenen **Bestimm**
- mit einem **sicherem** und p

Dies sind die **Hauptpflicht** rung mit einem bestimmten f bestimmten Flugnummer, **son** **zeug** statt Jetflugzeug recharf nicht ausdrücklich vereinbart is

(2) Aus dem Beförderungsw BGB die vertragliche **Neben** Interessen des Fluggastes. Sie e bis zur Abwicklung des **Fluges** **rungs- und Informationsp** weise bei einer **Abflugverspät** Abwicklung des Luftbeförder und sonstige Rechtsgüter des f Verletzung dieser **Nebenpflicht** frachtführer nach §§ 280 I, 2 **Verschulden** der Personen, d gleichem Umfang zu **vertrete** **heitsbehörden** und von ihr e ersatz, wenn bei der **Sicherheit** oder sonstige zur Kontrolle wo

### b) Abfertigung des Flugs

(1) Diesen Beförderungsw nicht (no show) zum **Eincheck** Zeitfenster von 90 Minuten d Wird im Flugschein auf diese

<sup>84</sup> OLG Düsseldorf NJW-RR

<sup>85</sup> LG Berlin, 31. 3. 1994 - 5 688/89 (Lufthansa-Express).

<sup>86</sup> Palandt/Heinrichs, § 241, Rn

<sup>87</sup> Vgl. LG Frankfurt/M Transp den Bahnreisenden *Pohar*, NZV Rechtsbeziehungen zwischen Fah

<sup>88</sup> Schäden der Anknüpfungsp vgl. Rn. 1097 ff.

<sup>89</sup> LG Frankfurt/M NJW 200 Az. 3 U 99/08 eingelegt.

<sup>90</sup> *Ruhwedel*, S. 213; AG Düsseldorf (show) *Schwenk/Giemulla*, S. 614; 1991, 350; AG Stuttgart Rn. 199 232 (10 Minuten vor Eincheck-S bURG Rn. 2006, 280 = ZLW 200



## V. Pflichten der Vertragsparteien

## 1. Luftfrachtführer

## a) Haupt- und Nebenpflichten

(1) Primär hat der Fluggast gegenüber dem Luftfrachtführer einen **Beförderungsanspruch** 976

- zum vereinbarten **Zeitpunkt**,
- zum vorgesehenen **Bestimmungsort**,
- mit einem **sicherem und pünktlichen Flug**.

Dies sind die **Hauptpflichten** des Luftfrachtführers. Dieser schuldet nicht die Beförderung mit einem bestimmten für den gebuchten Flug vorgesehenen Fluggerät oder einer bestimmten Flugnummer, sondern nur mit irgendeinem Flugzeug<sup>84</sup>. Ein **Propellerflugzeug** statt Jetflugzeug rechtfertigt keine Preisminderung des Flugpreises, wenn ein Jetflug nicht ausdrücklich vereinbart ist<sup>85</sup>.

(2) Aus dem Beförderungsvertrag trifft den vertraglichen Luftfrachtführer nach § 241 II BGB die vertragliche **Nebenpflicht zur Rücksicht** auf die Rechte, Rechtsgüter und Interessen des Fluggastes. Sie entstehen bereits mit der Vertragsanbahnung (§ 311 II BGB) bis zur Abwicklung des Fluges<sup>86</sup>. Unter diese Nebenpflichten fallen insbesondere **Aufklärungs- und Informationspflichten** bezüglich des gebuchten Fluges<sup>87</sup> wie beispielsweise bei einer Abflugverspätung<sup>88</sup> und **Schutz- und Fürsorgepflichten** sich bei der Abwicklung des Luftbeförderungsvertrages so zu verhalten, dass Körper, Leben, Eigentum und sonstige Rechtsgüter des Fluggastes nicht verletzt werden. Soweit dem Fluggast wegen Verletzung dieser Nebenpflichten ein kausaler **Schaden** entsteht, ist dieser durch den Luftfrachtführer nach §§ 280 I, 276 BGB zu ersetzen. Hierbei hat der Luftfrachtführer ein **Verschulden** der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verpflichtungen bedient, in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden (§ 278 BGB). Die **Luftsicherheitsbehörden** und von ihr eingesetzte Subunternehmen haften Reisenden auf Schadensersatz, wenn bei der Sicherheitskontrolle am Flughafen Gegenstände aus dem Handgepäck oder sonstige zur Kontrolle vorgelegte Wertsachen abhanden kommen<sup>89</sup>.

## b) Abfertigung des Fluggastes

(1) Diesen Beförderungsanspruch verliert der Fluggast, wenn er zu spät oder überhaupt **977** nicht (no show) zum **Einchecken** erscheint (Art. 6.1 ABB Flugpassage)<sup>90</sup>. Ein regelmäßiges Zeitfenster von 90 Minuten dient dazu, eine reibungslose Flugabfertigung zu gewährleisten. Wird im Flugschein auf dieses Zeitfenster hingewiesen, besteht für den Luftfrachtführer

<sup>84</sup> OLG Düsseldorf NJW-RR 1997, 930 = RRA 1997, 84 m. Anm. Schmid.

<sup>85</sup> LG Berlin, 31.3.1994 – 52 S 163/93 = RRA 1994, 101; LG Düsseldorf, 11.1.1991 – 22 S 688/89 (Lufthansa-Express).

<sup>86</sup> Palandt/Heinrichs, § 241, Rn. 7.

<sup>87</sup> Vgl. LG Frankfurt/M TranspR 1989, 101, 103 (Flugausfall durch Streik); Janköster, S. 208; vgl. für den Bahnreisenden Pohar, NZV 2004, 72; Staudinger/Schmidt-Bedun, NJW 2004, 646, 649; Pohar, Rechtsbeziehungen zwischen Fahrgast und Eisenbahn, S. 116, 390.

<sup>88</sup> Schäden der Ankunftsverspätung werden von der vorrangigen Haftung aus Art. 19 MÜ erfasst, vgl. Rn. 1097 ff.

<sup>89</sup> LG Frankfurt/M NJW 2008, 2273, gegen das Urteil wurde Berufung zum OLG Frankfurt/M, Az. 3 U 99/08 eingelegt.

<sup>90</sup> Ruhwedel, S. 213; AG Düsseldorf VersR 1986, 453; vgl. zum Nichterscheinen des Fluggastes (no show) Schwenk/Giemulla, S. 614; OLG Frankfurt/M NJW-RR 1989, 1529; AG Hamburg TranspR 1991, 350; AG Stuttgart RRA 1994, 191; AG Rüsselsheim RRA 1997, 86; AG Hamburg RRA 1996, 232 (10 Minuten vor Eincheck-Schluss); AG Düsseldorf TranspR 2000, 263 (40 Minuten); AG Hamburg RRA 2006, 280 = ZLW 2006, 321 (30 Minuten vor Eincheck-Schluss).



## 9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

keine Verpflichtung, durch einen Ausruf auf die Schließung des Schalters hinzuweisen<sup>91</sup>. Nach Auffassung des LG Frankfurt/M<sup>92</sup> darf der Luftfrachtführer eine Abfertigung nicht allein deshalb verweigern, weil dieser verspätet zur Abfertigung erscheint, solange das Einchecken noch läuft; die Abfertigung der auf der Warteliste stehenden Interessenten darf erst kurz vor Abflug erfolgen. Durch eine **unberechtigte Zurückweisung** hat der Fluggast einen Schadensersatzanspruch gem. §§ 631, 280, 241 II BGB.

(2) Der Luftfrachtführer hat allerdings die **Nebenpflicht**, im Flugschein die genaue Zeit anzugeben (**Meldeschlusszeit**), zu der der Fluggast spätestens am Schalter zu erscheinen hat, wobei auf die Folgen einer Verspätung hinzuweisen ist<sup>93</sup>. Das LG Frankfurt/M hat zu Recht erhebliche Bedenken gegen die Wirksamkeit von Art. VI Nr. 3 a.F. ABB Flugpassage, soweit dort ein Ausschluss von der Beförderung auch dann zugelassen wird, wenn der Fluggast „nicht rechtzeitig frühzeitig genug“ vor Abflug erscheint (vgl. § 11 Nr. 4 AGBG a.F.). Der Fluggesellschaft kann jedoch keine Pflichtverletzung vorgeworfen werden, wenn der Fluggast nicht ihren Namen, sondern nur die Kombination aus **Airline-Kürzel** und Flugnummer auf der Anzeigetafel findet, wenn diese Angaben aus dem übergebenen Flugschein entnommen werden können<sup>94</sup>. Ein Fluggast, der bei einem bestimmten Luftfahrtunternehmen einen **Code-Share-Flug** gebucht hat, muss nicht ohne besonderen Hinweis davon ausgehen, dass die Abfertigung seines Fluges nicht vom vertraglichen Luftfrachtführer, sondern von dessen Code-Share-Partner vorgenommen wird. Unterlässt es ein noch nicht abgefertigter Fluggast, nach Ankunft seines Zubringerfluges auf der Anzeigetafel am Flughafen nachzusehen, wo sein Anschlussflug abgefertigt wird, trifft ihn kein Mitverschulden, wenn er sich zunächst am Schalter seines vertraglichen Luftfrachtführers anstellt und während der Wartezeit die Abfertigung des Fluges am Schalter des ausführenden Luftfrachtführers verpasst<sup>95</sup>. Das AG Charlottenburg<sup>96</sup> ist insoweit der Auffassung, dass das Luftfahrtunternehmen vor Schließung des Abfertigungsschalters die Fluggäste eines bestimmten Fluges nochmals aufzurufen hat, wenn sich vor dem Abfertigungsschalter eine Warteschlange befindet. Hierbei treffe den Fluggast ein **Mitverschulden**, wenn er wegen einer Warteschlange absehbar nicht mehr rechtzeitig abgefertigt wird und er sich nicht von selbst aus meldet.

(3) Dem Fluggast müssen die **Beförderungsunterlagen** so **rechtzeitig zugeleitet** werden, dass dieser das Flugzeug ohne Schwierigkeiten rechtzeitig erreichen kann<sup>97</sup>.

### c) Flugabwicklung

- 978 Die Luftfahrtunternehmen haben sich im Airline Passenger Service Commitment (APSC)<sup>98</sup> gegenüber dem Fluggast verpflichtet, im bereits im Zeitpunkt der Buchung über Fragen der Flugabwicklung zu informieren wie über das Fluggerät, Flugnummer, Zwischenstopps und das Ankunftsterminal. Dies gilt besonders im Hinblick auf die Einhaltung der Meldeschlusszeiten für den gebuchten Flug durch den Fluggast und die Umbuchung des Fluggastes auf einen anderen Flug mit anderer Flugnummer<sup>99</sup>. Nach Art. 2.3 ABB Flugpassage verpflichtet sich der vertragliche Luftfrachtführer im Fall von Code-Share-Vereinbarungen den ausführenden Luftfrachtführer bekanntzugeben.

<sup>91</sup> AG Bad Homburg RRa 2003, 270.

<sup>92</sup> LG Frankfurt/M NJW 1991, 2572; AG Bad Homburg RRa 1999, 114.

<sup>93</sup> LG Mönchengladbach NJW-RR 1986, 56 (Haftung bei Nichtinformation aus culpa in contrahendo § 311 II BGB); zustimmend Schmid/Tönnner, Meine Rechte als Fluggast, S. 60.

<sup>94</sup> AG Bad Homburg RRa 2001, 229.

<sup>95</sup> OLG Frankfurt/M RRa 2006, 34 m. krit. Anm. Bollert; Vorinstanz LG Frankfurt/M RRa 2005, 133 damit bestätigt.

<sup>96</sup> AG Charlottenburg RRa 2009, 189 = BeckRS 2009, 27195.

<sup>97</sup> OLG Düsseldorf RRa 1993, 15.

<sup>98</sup> Nr. 12 Airline Passenger Service Commitments (APSC), vgl. [www.caa.co.uk](http://www.caa.co.uk) und [www.ec.europa.eu/transport/index](http://www.ec.europa.eu/transport/index).

<sup>99</sup> LG Frankfurt/M TranspR 1989, 366, 367; Janköster, S. 87.

### d) Einreisebestimmungen

(1) Der Fluggast hat – im Ge- des Beförderungsvertrages nach frachtführer auf Informationen **Reisepässe** und **Visa**, da diese **bereich** gehören<sup>101</sup>. Nach allge der zu den Haupt- noch zu den daher nach herrschender Mein notwendigen Reisedokumente befolgen, die überflogen oder a Fluggast ist verpflichtet, bei der reiseapiere, Gesundheitszeugnis staat vorgeschrieben sind. Der I Fluggast von der **Beförderung** nicht befolgt oder seine Dokun verweist auf die persönliche Ver Folgeschäden ab. Demgegenübe sel in AGB, wonach der Luftfrac sestrafe“ (weil der Fluggast nich vom Reisenden erstattet verlang (§ 305 c I BGB)<sup>104</sup>. Das Luftfah weigern, wenn der Fluggast ein **ment** vorlegt, das im Einreises Beförderungsverweigerungsrech ist, verstößt nach Ansicht des AG

(2) Im Hinblick darauf, dass wertlos ist, ist eine Unterrichts ist der Reisende für die Einhalt verantwortlich. Das hindert jedo **tionspflicht für EU-Bürger** können<sup>106</sup>.

Der **Verwendungszweck** ei lung der Einreisevorschriften ve des Luftbeförderungsvertrages in einer Aufklärungspflicht ist auch der Pässe, die Staatsangehörigen verarbeiteten und genutzten per (einschließlich Behörden in den langen der Behörde aufgrund zw die Erfüllung des Beförderungsw

<sup>100</sup> Vgl. dazu Rn. 139, 654 (Prosp vgl. Rn. 725 ff).

<sup>101</sup> AG Frankfurt/M RRa 1999.

<sup>102</sup> Vgl. AG Frankfurt/M RRa 1 als Fluggast, 2003, S. 60; zur Informa

<sup>103</sup> Vgl. zum Einchecken Rn. 97

<sup>104</sup> LG Aschaffenburg NJW-RR.

<sup>105</sup> AG Lübeck RRa 2008, 85.

<sup>106</sup> Führich, Informationspflichten zur Informationspflicht des Reisever

<sup>107</sup> Vgl. Art. 13.7 ABB; vgl. auch sagierdaten auf dem Flug in die USA von Passagierdaten, ZVR 2006, 484.



## d) Einreisebestimmungen

(1) Der Fluggast hat – im Gegensatz zum Reisenden einer Pauschalreise<sup>100</sup> – im Rahmen des Beförderungsvertrages nach herrschender Meinung kein Recht gegenüber dem Luftfrachtführer auf Informationen über notwendige **Einreisebestimmungen** wie gültige **Reisepässe** und **Visa**, da diese Informationen zu seinem **persönlichen Verantwortungsbereich** gehören<sup>101</sup>. Nach allgemeiner Meinung gehört eine solche Informationspflicht weder zu den Haupt- noch zu den Nebenpflichten eines Luftbeförderungsvertrages<sup>102</sup>. Es liegt daher nach herrschender Meinung in der eigenen Verantwortung des Fluggastes, sich die notwendigen Reisedokumente und Visa zu beschaffen und alle Vorschriften der Staaten zu befolgen, die überflogen oder angefliegen werden oder von denen aus geflogen wird. Der Fluggast ist verpflichtet, bei der Flugabfertigung des Eincheckens<sup>103</sup> die Einreise- und Ausreisepapiere, Gesundheitszeugnisse und sonstigen Urkunden vorzuweisen, die vom Einreisestaat vorgeschrieben sind. Der Luftfrachtführer behält sich in der Regel das Recht vor, den Fluggast von der **Beförderung auszuschließen**, wenn er die maßgebenden Vorschriften nicht befolgt oder seine Dokumente unvollständig sind. Auch Art. 13.1 ABB Flugpassage verweist auf die persönliche Verantwortung des Reisenden und lehnt jegliche Haftung für Folgeschäden ab. Demgegenüber vertritt das LG Aschaffenburg **die Auffassung**, eine Klausel in AGB, wonach der Luftfrachtführer eine vom Einreisestaat vom ihm erhobene „Einreisestrafe“ (weil der Fluggast nicht die zur Einreise notwendigen Dokumente vorlegen kann) vom Reisenden erstattet verlangen darf, verstöße gegen das Verbot überraschender Klauseln (§ 305 c I BGB)<sup>104</sup>. Das Luftfahrtunternehmen darf die Beförderung auch dann nicht verweigern, wenn der Fluggast ein von der Bundespolizei ausgestelltes **Ersatz-Reisedokument** vorlegt, das im Einreisestaat als Ausweispapier akzeptiert wird; ein entsprechendes Beförderungsverweigerungsrecht, das in den ABB des Luftfahrtunternehmens niedergelegt ist, verstößt nach Ansicht des AG Lübeck gegen § 307 I BGB<sup>105</sup>.

(2) Im Hinblick darauf, dass ein Flug für den Fluggast bei einer verweigerten Einreise wertlos ist, ist eine Unterrichtungspflicht über Pass- und Visavorschriften zu fordern. Zwar ist der Reisende für die Einhaltung aller für die Einreise notwendigen Vorschriften selbst verantwortlich. Das hindert jedoch nicht, dem Luftfrachtführer eine **ungefragte Informationspflicht für EU-Bürger** aufzuerlegen, damit diese ihre Beschaffungspflicht erfüllen können<sup>106</sup>.

Der **Verwendungszweck eines Fluges** für den Fluggast ist untrennbar mit der Erfüllung der Einreisevorschriften verbunden, so dass eine Aufklärungspflicht als Nebenpflicht des Luftbeförderungsvertrages im Sinne der § 241 II BGB anzunehmen ist. Die Bejahung einer Aufklärungspflicht ist auch deswegen berechtigt, weil der Luftfrachtführer die Daten der Pässe, die Staatsangehörigkeit und darüber hinaus alle im Zusammenhang mit dem Flug verarbeiteten und genutzten personenbezogenen Daten an Behörden im In- und Ausland (einschließlich Behörden in den USA) übermittelt, wenn das jeweilige Übermittlungsverlangen der Behörde aufgrund zwingender gesetzlicher Bestimmungen erfolgt und somit für die Erfüllung des Beförderungsvertrages erforderlich ist<sup>107</sup>.

<sup>100</sup> Vgl. dazu Rn. 139, 654 (Prospekt), 659 (Buchung); zur Informationspflicht des Reisevermittlers, vgl. Rn. 725 ff.

<sup>101</sup> AG Frankfurt/M RRA 1999, 215; Schmid/Tonner, Meine Rechte als Fluggast, S. 60.

<sup>102</sup> Vgl. AG Frankfurt/M RRA 1999, 215; Führich, RRA 2006, 194; Schmid/Tonner, Meine Rechte als Fluggast, 2003, S. 60; zur Informationspflicht des Reisevermittlers als Buchungsstelle vgl. Rn. 727.

<sup>103</sup> Vgl. zum Einchecken Rn. 977.

<sup>104</sup> LG Aschaffenburg NJW-RR 2007, 1128.

<sup>105</sup> AG Lübeck RRA 2008, 85.

<sup>106</sup> Führich, Informationspflichten über Pass- und Visumvorschriften, RRA 2006, 194; vgl. Rn. 659 ff. zur Informationspflicht des Reiseveranstalters nach §§ 4 I, 5 BGB-InfoV.

<sup>107</sup> Vgl. Art. 13.7 ABB; vgl. auch Tonner, Fluggastdaten und kein Ende, RRA 2006, 145; Keiler, Passagierdaten auf dem Flug in die USA. Neues Abkommen der EU mit den USA über die Weitergabe von Passagierdaten, ZVR 2006, 484.







Das Unternehmen hat vielmehr nach Auffassung des OLG Koblenz eine Betreuungs-, Fürsorge- und Unterstützungspflicht. Das bedeutet, dass entweder die Fluggäste zu dem Flughafen befördert werden müssen, zu dem das Flugzeug ausgewichen ist, oder dass das Flugzeug nach Wiedereröffnung des Flughafens die dort wartenden Fluggäste aufnimmt. Verletzt das Luftfahrtunternehmen diese Fürsorge- und Betreuungspflicht, ist es zum Ersatz des dem Fluggast entstehenden Schadens (hier: Kosten eines Ersatzfluges) verpflichtet<sup>114</sup>.

#### g) Privatrechtliche Weisungsbefugnis und hoheitliche Bordgewalt

(1) Bei der Flugdurchführung gibt Art. 7.1 ABB Flugpassage ein **Leistungsverweigerungsrecht** des Luftfrachtführers aus Gründen der Sicherheit und Ordnung, zur Vermeidung eines Verstoßes gegen die Vorschriften der Abflug-, Anflug- oder Überflugstaaten, bei Beeinträchtigung der Sicherheit, Gesundheit oder in nicht unerheblichen Maße das Wohlbefinden anderer Fluggäste, wenn das Verhalten, der Zustand oder die geistige oder körperliche Verfassung einschließlich der Auswirkungen von Alkoholgenuss oder Drogengebrauch zu einer Gefahr für sich, andere Fluggäste oder Besatzungsmitglieder führt oder der Fluggast sich auf einem früheren Flug in nicht unerheblichem Maße regelwidrig verhalten hat und Grund zur Annahme besteht, dass sich solches Verhalten wiederholen kann<sup>115</sup>. Der Flugzeugführer und seine Erfüllungsgehilfen an Bord haben als Vertreter des Luftfrachtführers **privatrechtliche Weisungsbefugnisse** aus dem Luftbeförderungsvertrag zur Abwehr von **Belästigungen durch Passagiere**<sup>116</sup>. Dem Flugkapitän steht insoweit ein **Ermessen** zu, in dessen Rahmen er das Bestehen einer Fremd- oder Eigengefährdung beurteilen kann. Hierfür sind im Prozess konkrete Anhaltspunkte darzulegen und zu beweisen. Wird der Fluggast zu Unrecht aus dem Flugzeug gewiesen, stellt dies im Reisevertragsrecht bei einer Flugpauschalreise einen zur Minderung der Reise führenden Mangel dar, bei dem Flug einer Luftbeförderung eine vertragliche Pflichtverletzung, welche bei Verschulden zur Schadensersatz berechtigt<sup>117</sup>. So kann der Kapitän den Fluggast vom Weiterflug ausschließen bei

- Trunkenheit<sup>118</sup>,
- Nichtbefolgung von Rauchverboten<sup>119</sup>,
- lautstarken Streitigkeiten zwischen Reisenden<sup>120</sup>,
- Auseinandersetzung zwischen Fluggast und Flugbegleiter<sup>121</sup>,
- eine Zwischenlandung wegen eines akut erkrankten Fluggastes machen<sup>122</sup>.

(2) Neben der privatrechtlichen Weisungsbefugnis aus dem Luftbeförderungsvertrag haben der Flugkapitän und seine Vertreter an Bord die **hoheitliche Bordgewalt**, so dass der Fluggast und alle anderen an Bord befindlichen Personen seinen Anweisungen zu folgen haben und Strafanzeige erstatten werden kann (§ 29 I, III LuftVG, § 12 LuftSiG, Art. 11 ABB Flugpassage)<sup>123</sup>. Der Flugzeugführer übt insoweit luftpolizeiliche Hoheitsgewalt als

<sup>114</sup> OLG Koblenz RRa 2006, 224 (Ryanair).

<sup>115</sup> Vgl. zum randalierenden Fluggast Rn. 360.

<sup>116</sup> Schleicher/Reymann/Abraham, Das Recht der Luftfahrt II, 3. Aufl., LuftVG, § 29, Anm. 8, 9; Hofmann, LuftVG, § 29, Rn. 36, 37.

<sup>117</sup> LG Duisburg RRa 2008, 71.

<sup>118</sup> LG Duisburg RRa 2008, 71 (Alkoholfahne bei Pauschalreiseflug); AG Bad Homburg NJW-RR 1997, 821 = RRa 1997, 19 m. Anm. Schmid; LG Bonn RRa 2000, 157 = TranspR 2000, 376 = NJW-RR 2001, 1066.

<sup>119</sup> OLG Düsseldorf NJW 2000, 3223 (Strafbarkeit).

<sup>120</sup> LG Duisburg RRa 2008, 71.

<sup>121</sup> AG Hannover RRa 2007, 172.

<sup>122</sup> OLG Nürnberg VersR 1993, 113 (Aufwendungsersatz für Luftfrachtführer).

<sup>123</sup> Vgl. BGH NJW 1982, 770; BGH ZLW 1983, 43; OLG Celle NJW 1982, 770; LG Duisburg RRa 2008, 71 (Weisungsbefugnis des Flugkapitäns); Schmid, Rechte und Pflichten der Piloten, 1996, Rn. 196 ff.; Meyer/Gommert, ZLW 2000, 158; Baumann, ZLW 2000, 174 (Abschiebung); Führich, Abbruch der Reise durch den Leistungsträger, in: DGfR-Jahrbuch 2000, (2001), S. 45; Schmid, in: Festschrift Böckstiegel, 2001, S. 181; vgl. Rn. 103, 361.



## 9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

sog. Beliehener aus<sup>124</sup>. Insofern ist zu klären, ob der Flugzeugführer auf Grund seiner hoheitlichen Bordgewalt oder der vertraglichen Weisungsbefugnis gehandelt hat. Das hoheitliche Verhalten des Flugzeugführers kann nicht dem vertraglichen Luftfrachtführer (Fluggesellschaft, Reiseveranstalter) nach § 278 BGB zugerechnet werden<sup>125</sup>. Da sich die handelnden Personen in der Regel keine Gedanken über die privatrechtliche oder hoheitsrechtliche Rechtsgrundlage machen, ist diese im Interesse der Rechtssicherheit nach objektiven Kriterien vorzunehmen. Hierbei ist davon auszugehen, dass ein Handeln aus Sicherheitsgründen **regelmäßig als öffentlich-rechtlich** einzuordnen ist und die luftvertragsrechtlichen Weisungsbefugnisse die Abwehr von Belästigungen durch Passagiere betreffen<sup>126</sup>. Die Rechtsgrundlagen für die **Sicherungsmaßnahmen** im Luftverkehr finden sich in den Polizeigesetzen der Länder<sup>127</sup> und im **Luftsicherheitsgesetz** (§ 12 LuftSiG)<sup>128</sup>. Der Flugzeugführer kann zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit an Bord

- auffordern zum **Anschnallen**<sup>129</sup> oder eine aufrechte **Sitzposition** beim Start einzunehmen<sup>130</sup>,
- **ungehörige Bemerkungen** bei der Sicherheitskontrolle unterbinden<sup>131</sup>.

### h) Verpflegung

- 983 Die Verkehrsmitteleigentümer gebietet einen dem Flugtarif angemessenen Anspruch auf Verpflegung an Bord. Ein Rechtsanspruch besteht jedoch grundsätzlich nicht<sup>132</sup>. Erkrankten Fluggäste durch die Bordverpflegung liegt ein **Werkmangel** nach § 633 BGB vor, der den Luftfrachtführer zum Schadensersatz nach §§ 634 Nr. 4, 280 BGB verpflichtet<sup>133</sup>. Solche **Lebensmittelvergiftungen** sind **keine unfallbedingten luftverkehrstypischen Personenschäden** und können nicht nach dem MÜ/WA, sondern nur nach dem subsidiär geltenden Werkvertragsrecht geltend gemacht werden<sup>134</sup>.

## 2. Fluggast

### a) Flugpreis

- 984 (1) Nach deutschem Recht steht dem vertraglichen Luftfrachtführer gemäß § 631 I 1 BGB ein **Beförderungsentgelt** zu. Nach § 641 I BGB ist der Flugpreis regelmäßig nach Erbringung der Leistung zu entrichten. In der Praxis ist jedoch **Vorkasse** üblich, welche zulässig ist, wenn insoweit eine Vereinbarung mit dem Fluggast geschlossen wurde. Nach Art. 5.2 ABB kann die Flugbuchung gestrichen werden, wenn der Flugpreis nicht zum vereinbarten Zeitpunkt beim Luftfahrtunternehmen oder dem Flugschein ausstellenden Reisevermittler bezahlt wird. Hiergegen bestehen insoweit Bedenken im Hinblick auf das Klauselverbot in § 309 Nr. 4 BGB, wenn eine Klausel, nach der das Luftbeförderungsunternehmen für den Fall, dass der Fluggast eine ihm eingeräumte Zahlungsfrist nicht einhält, berechtigt

<sup>124</sup> Tokioter Abkommen, Gesetz v. 4. 2. 1969 (BGBl. II S. 121; *Wölff/Bachof*, Verwaltungsrecht II, 4. Aufl., S. 452; LG Duisburg RRa 2008, 71; AG Hannover RRa 2007, 172.

<sup>125</sup> AG Hannover RRa 2007, 172.

<sup>126</sup> So AG Hannover RRa 2007, 172, 173, bestätigt durch LG Hannover, Beschl. v. 2. 1. 2007 – 2 S 69/06; LG Bonn RRa 2000, 157; AG Bad Homburg RRa 1997, 19; *Giemulla/Schmid*, LuftVG, Rn. 75.

<sup>127</sup> *Grabherr*, ZLW 1978, 171; *Schmid*, Rechte und Pflichten des Piloten, 1996, S. 100; *ders./Leffers*, NJW 1998, 1911, 1913.

<sup>128</sup> Luftsicherheitsgesetz vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78), zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) geändert; Kommentar in: *Giemulla/Schmid*, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Bd. 1.3.

<sup>129</sup> Vgl. *Allgaier*, VersR 1989, 128 ff.

<sup>130</sup> AG Berlin-Charlottenburg RRa 1999, 181.

<sup>131</sup> LG Frankfurt/M MDR 1988, 672 = VersR 1988, 1138.

<sup>132</sup> AG Rüsselsheim RRa 2001, 227 (Champagner) m. zust. Anm. *Schmid*.

<sup>133</sup> Vgl. zum Charterflug Rn. 314h m.w. Nachw.

<sup>134</sup> Vgl. näher Rn. 1006, 1007; BR-Drucks. 15/2359, S. 25; *Müller-Rostin*, NVZ 2002, 182, 183.

ist, Reservierungen zu stornieren oder Benachrichtigung vor

(2) Trotz der Zunahme von **Pflicht zur Insolvenzversicherung** des Risikos der Vorkassepreise **dringend notwendig** die **VO (EG) Nr. 1008/2008** den auf die Finanzlage der Luftfalls die Betriebsgenehmigung erhebliche Zweifel bezüglich der

### b) Preisfreiheit

(1) Grundsätzlich gilt im Luftfahrtunternehmen legen (Art. 22 VO (EG) Nr. 1008/2008) Veranstalter nach der Deregulation Sitzplätze direkt an Fluggäster Nr. 1008/2008 und Nr. 15, 16 ihres Wohnorts innerhalb der G des Orts der Niederlassung des **Flugpreisen** haben. Damit sollen Luftfahrtunternehmen effektiv v

(2) Eine **Preiskontrolle** und rangs der VO (EG) Nr. 1008/2008 werden<sup>139</sup>. Der EuGH<sup>140</sup> stellte die übrigen Verkehrsarten den derer über den Wettbewerb und freien Wettbewerb, wenn sie zwingend genehmigen. In Ergänzung dazu Vereinbarungen über Tarife für und Drittländern nichtig sind, w die Kommission nach Art. 85 d (jetzt Art. 101 AEU) festgestellt grundsätzlich die missbräuchlich EU i.S. des Art. 82 EGV<sup>141</sup>.

### c) Endpreis

(1) Im Hinblick auf die effektive Nr. 1008/2008 der vom Fluggast öffentlichen Werbung, auch im Preisklarheit und Preiswahrheit PAngV<sup>142</sup>. Der zu zahlende End

<sup>135</sup> LG Dortmund, 15. 5. 2009 – 8

<sup>136</sup> Vgl. zu § 651k BGB Rn. 570 fahrtunternehmen und mögliche Mo

<sup>137</sup> ABIEU v. 31. 10. 2008, L 293/

<sup>138</sup> Vgl. Rn. 927.

<sup>139</sup> Vgl. bereits zur VO (EWG) Nr. VO (EG) Nr. 1008/2008 neugefasst

731.

<sup>140</sup> EuGH NJW 1986, 2182.

<sup>141</sup> EuGH DB 1989, 1125 = NJW

<sup>142</sup> Vgl. ausführlich zum Endpreis



ist, Reservierungen zu stornieren, ohne dass dafür eine besondere **Fristsetzung, Mahnung oder Benachrichtigung** Voraussetzung wäre<sup>135</sup>.

(2) Trotz der Zunahme von Insolvenzen bei Fluggesellschaften gibt es **keine gesetzliche Pflicht zur Insolvenzsicherung** wie bei Pauschalreisen gem. § 651k BGB<sup>136</sup>. Gerade wegen des Risikos der Vorkasse ist eine solche Insolvenzsicherung für bereits gezahlte Flugpreise **dringend notwendig** und wird vom Verfasser eindringlich gefordert. Zwar fordert die **VO (EG) Nr. 1008/2008 über Betriebsgenehmigungen** die Genehmigungsbehörden auf die Finanzlage der Luftfahrtunternehmen regelmäßig zu bewerten und gegebenenfalls die Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder auszusetzen<sup>137</sup>. Gleichwohl bestehen erhebliche Zweifel bezüglich der Finanzaufsicht in den Mitgliedsstaaten der EU.

#### b) Preisfreiheit

(1) Grundsätzlich gilt im Fluglinienverkehr und Charterverkehr **Preisfreiheit**, d. h. die Luftfahrtunternehmen legen ihre Flugpreise in unterschiedlichen Tarifklassen frei fest (Art. 22 VO (EG) Nr. 1008/2008). Desgleichen sind Charterfluggesellschaften und Flugreiseveranstalter nach der Deregulierung des Luftverkehrs in der EU<sup>138</sup> nicht gehindert, ihre Sitzplätze direkt an Fluggäste zu verkaufen (**Nur-Flug**). Nach Art. 23 II der VO Nr. 1008/2008 und Nr. 15, 16 der Erwägungsgründe der VO sollen Fluggäste ungeachtet ihres Wohnorts innerhalb der Gemeinschaft oder ihrer Staatsangehörigkeit und ungeachtet des Ortes der Niederlassung des Reisebüros innerhalb der Gemeinschaft **Zugang zu allen Flugpreisen** haben. Damit sollten Kunden in der Lage sein, die Flugpreise verschiedener Luftfahrtunternehmen effektiv vergleichen können.

(2) Eine **Preiskontrolle und Preisbindung** dürfen auf Grund des Anwendungsvorrangs der VO (EG) Nr. 1008/2008 in den Mitgliedsstaaten der EU **nicht** mehr angewendet werden<sup>139</sup>. Der EuGH<sup>140</sup> stellte schon frühzeitig fest, dass die Luftbeförderung ebenso wie die übrigen Verkehrsarten den allgemeinen Vorschriften des EG-Vertrages einschließlich derer über den Wettbewerb unterliegen. Die Mitgliedsstaaten verstoßen daher gegen den freien Wettbewerb, wenn sie zwischen Luftverkehrsgesellschaften abgesprochene Flugtarife genehmigen. In Ergänzung dazu entschied der EuGH auf Vorlagebeschluss des BGH, dass Vereinbarungen über Tarife für innerstaatliche Flüge und zwischen einem Mitgliedsstaat und Drittländern nichtig sind, wenn die Behörden des Mitgliedsstaates nach Art. 84 oder die Kommission nach Art. 85 die Unvereinbarkeit der Vereinbarung mit **Art. 81 EGV** (jetzt Art. 101 AEU) festgestellt haben. In der Erhebung solcher Tarife für Linienflüge liegt grundsätzlich die missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung in der EU i. S. des Art. 82 EGV<sup>141</sup>.

#### c) Endpreis

(1) Im Hinblick auf die effektive Vergleichbarkeit der Flugpreise ist nach Art. 23 I der VO Nr. 1008/2008 der vom Fluggast zu zahlende Endpreis bei jedem Angebot und bei jeder öffentlichen Werbung, auch im Internet, auszuweisen. Insoweit gilt auch der Grundsatz der Preisklarheit und Preiswahrheit und die Pflicht zur Angabe des Endpreises nach § 1 PAngV<sup>142</sup>. Der zu zahlende Endpreis muss den Flugpreis sowie alle anwendbaren Steuern

<sup>135</sup> LG Dortmund, 15. 5. 2009 – 8 O 400/08, RRa 2009, 249.

<sup>136</sup> Vgl. zu § 651k BGB Rn. 570 ff.; vgl. *Hölzl*, Notwendigkeit eines Insolvenzschutzes von Luftfahrtunternehmen und mögliche Modelle einer Absicherung, Dipl.-Arbeit Kempten 2009.

<sup>137</sup> ABIEU v. 31. 10. 2008, L 293/3, Erwägungsgrund 5, 6; vgl. Rn. 927.

<sup>138</sup> Vgl. Rn. 927.

<sup>139</sup> Vgl. bereits zur VO (EWG) Nr. 2409/92 über Flugpreise und Luftfrachtraten, welche durch die VO (EG) Nr. 1008/2008 neugefasst wurde, vgl. früher *Achtnich*, Neues Flugpreisrecht, WRP 1993, 731.

<sup>140</sup> EuGH NJW 1986, 2182.

<sup>141</sup> EuGH DB 1989, 1125 = NJW 1989, 2192.

<sup>142</sup> Vgl. ausführlich zum Endpreis Rn. 148 (Reisepreis), Rn. 770 (Wettbewerbsrecht).



## 9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

und Gebühren, Zuschläge und Entgelte, die unvermeidbar und zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vorhersehbar sind, einschließen. Neben dem Endpreis ist mindestens Folgendes auszuweisen:

- der Flugpreis,
- die Steuern,
- die Flughafengebühren und
- die sonstigen Gebühren, Zuschläge und Entgelte, wie etwa diejenigen, die mit der Sicherheit oder dem Kraftstoff in Zusammenhang stehen,

soweit die Steuern, Gebühren und Zuschläge dem Flugpreis hinzugerechnet wurden. Diese obligatorischen Flugzusatzkosten sind zusätzlich neben dem Endpreis **aufgeschlüsselt** auszuweisen. Diese Flugzusatzkosten wie „Ticket-Service-Charge“ oder **Bearbeitungsgebühren**<sup>143</sup>, **Kredit- und Zahlkartengebühren**<sup>144</sup> sind kein Preis für eine besondere und selbstständige Leistung, weil sie mit jeder Flugreise unvermeidbar entstehen und vom Reisenden nicht beliebig ausgewählt werden können. Wirbt daher das **Luftfahrtunternehmen**, aber auch ein **Reisevermittler** bzw. **Reiseveranstalter**, unter Angabe von Preisen, ist dieser Endpreis anzugeben unter Einbeziehung der beim konkreten Flug anfallenden Steuern sowie der obligatorischen Entgelte für solche Leistungen Dritter, die bei jedem Flug in Anspruch genommen werden müssen wie Flughafen- bzw. Sicherheitsgebühren<sup>145</sup>. Mit der Entscheidung des BGH vom 5. 7. 2001<sup>146</sup> ist ein Schlusspunkt unter die teilweise wenig transparente frühere Rechtsprechung<sup>147</sup> gesetzt worden. Allerdings hat der BGH für **Internet-Reservierungen** diese klare Rechtsprechung insoweit eingeschränkt, als der Anbieter eines Reservierungssystems für Linienflüge im Internet nicht deshalb gegen § 1 I, VI PAngV verstößt, weil das System bei der erstmaligen Bezeichnung von Preisen nicht bereits den Endpreis angibt, sondern dieser erst bei der fortlaufenden Eingabe in das Reservierungssystem ermittelt wird, wenn der Nutzer hierauf zuvor klar und unmissverständlich hingewiesen wird<sup>148</sup>. Im Hinblick auf die klare und zwingende neue Preisregelung durch Art. 23 VO (EG) Nr. 1008/2008 ist diese Entscheidung des BGH aus dem Jahre 2003 jedoch zweifelhaft.

(2) **Fakultative Zusatzkosten** wie Reiseversicherungen müssen auf klare, transparente und eindeutige Art und Weise am Beginn jedes Buchungsvorgangs mitgeteilt werden. Die Annahme der fakultativen Zusatzkosten durch den Kunden erfolgt auf „Opt-in“-Basis (Art. 23 I letzter Halbsatz VO (EG) Nr. 1008/2008). Eine Voreinstellung mit gesetztem Häkchen in Buchungsmasken im Internet ist damit unzulässig.

(3) Hinsichtlich des zu befördernden **Reisegepäckes** ist der Kunde zur Vermeidung einer Irreführung darüber aufzuklären, wenn aufgegebenes Gepäck nur gegen Zahlung eines **Zusatzentgeltes** befördert wird. Gerade diese Praxis von Billigfluggesellschaften, so den Flugpreis gering zu halten, hat zu einer Verunsicherung der Kunden geführt, so dass über die Zuschlagspflichtigkeit insoweit klar und deutlich in der Werbung zu informieren ist<sup>149</sup>. Fluggäste erwarten bei einer Luftbeförderung regelmäßig, dass im üblichen Umfang Gepäckstücke aufgegeben werden können, ohne dass ein zusätzliches Entgelt zu entrichten ist. Dies gilt auch, wenn mit sog. „**ab-Preisen**“ geworben wird. Zu Recht geht daher das OLG Hamburg davon aus, wenn ein Luftfahrtunternehmen trotz des Hinweises „inklusive Steu-

<sup>143</sup> Vgl. bereits Rn. 770; LG München I, Beschl. v. 26. 6. 2009 – 21 O 11767/09, BeckRS 2009, 19273; LG Köln, Urte. v. 14. 11. 2006 – 33 O 277/06, BeckRS 2007 11277 = RRA 2007, 96 (LH, betterfly).

<sup>144</sup> KG RRA 2009, 190 = DAR 2009, 522, bestätigt durch BGH, 20. 5. 2010 – Xa ZR 68/09.

<sup>145</sup> BGH NJW-RR 2001, 1693 = RRA 2001, 257; BGHReport 2004, 676; BGH GRUR 1981, 140; OLG Frankfurt/M RRA 2008, 283.

<sup>146</sup> BGH NJW-RR 2001, 1693 = RRA 2001, 257.

<sup>147</sup> Vgl. näher Rn. 148, 769.

<sup>148</sup> BGH NJW 2003, 3055 = GRUR 2003, 889 = RRA 2003, 273 = TranspR 2003, 398 = WM 2003, 2006 = WRP 2003, 1222; Vgl. zum Wettbewerbsrecht Rn. 770.

<sup>149</sup> LG Hamburg, Urte. v. 15. 5. 2008 – 327 O 5/08 (Ryanair); vgl. auch Rn. 770.

ern und Gebühren“ neben dem Endpreis zu checken aufgegebene Gepäckstücke in der Werbung für die Flüge hingewiesen.

(4) Die Mitgliedsstaaten gewährleisten, dass die Preisbestimmungen eingehalten werden. Sanktionen müssen wirksam, von Bußgeldtatbeständen für Luftverkehrszulassungen in der Luftverkehrs-Zulassungsordnung und die Ahndung dieser Verstöße (LBA). Kunden, die einen Vertrag über die Internetseite des Luftfahrtunternehmens abschließen, stellt auch keine willkürliche Gebührensatzung der Luftfahrtunternehmen als Kosten

### d) Preisirrtum

(1) Soweit der Flugpreis falsch angegeben ist, kann der Luftfrachtführer wegen Irrtum anfechten (§§ 119 I, 121 BGB). Die Rechte herleiten, hat aber nach § 119 I BGB keine Verträge **Vertragsabschlusskosten** (negative Vertragskosten) können als positives Interesse nach § 119 I BGB angegebene Preis für einen Flugvertrag. Der Anbieter nach einer online erfolgten Buchung zu einer Zahlung zu veranlassen, aus der Buchung keine Rechte herleiten, wenn nicht rechtzeitig wegen Irrtum anfechten.

(2) Ein **Nachforderungsrecht** steht dagegen, wenn der Gast mit dem Preis des tatsächlichen Abfluges bei handelt es sich um Flugtickets. Die Hinzufügung einer Zubringerstrecke zur Ausnutzung der unterschiedlichen Preise nicht, wenn der Luftfrachtführer den barten Entgelt unter dem nach § 211 BGB nach § 134 BGB nichtig, sondern

<sup>150</sup> OLG Hamburg, Urte. v. 20. 9. 2008 – 3 O 158/08, BeckRS 2008, 689 f.

<sup>151</sup> Vgl. zum Wettbewerbsrecht Rn. 770.

<sup>152</sup> BVerfG NVwZ 1999, 176 = RRA 1999, 346 (Nicht gemeinschaftswidrig).

<sup>153</sup> BGH, 26. 1. 2005 – VIII ZR 100/04, OLG München NJW 2003, 367 (First Class), OLG Bad Homburg RRA 2001, 206 = NJW 2001, 1000 (Irrtum).

<sup>154</sup> OLG München NJW 2003, 367.

<sup>155</sup> Vgl. dazu Rn. 723.

<sup>156</sup> Vgl. LG Frankfurt/M NJW 1997, 1000 (Keine Hinweispflicht auf Zusatzkosten), RRA 1987, 497 (Keine Hinweispflicht auf Zusatzkosten).

<sup>157</sup> Vgl. zum Nettopreisticket und zum Preisirrtum, OLG Frankfurt/M VuR 1989, 23; LG Frankfurt/M VuR 1989, 23; LG Frankfurt/M VuR 1989, 23 (Unwirksame Tarifbestimmung bei Preisirrtum).



ern und Gebühren“ neben dem Tarif für die Beförderung einen Zuschlag jedes beim Einchecken aufgegebenes Gepäckstück verlangt, auf diese zusätzlichen Kosten bereits in der Werbung für die Flüge hingewiesen werden muss<sup>150</sup>.

(4) Die Mitgliedsstaaten gewährleisten nach Art. 24 VO (EG) Nr. 1008/2008, dass diese Preisbestimmungen eingehalten werden und legen für Verstöße **Sanktionen** fest<sup>151</sup>. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Durch die Schaffung von Bußgeldtatbeständen für **Luftverkehrsunternehmen, Reisebüros und Reiseveranstalter** in der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird durchgesetzt, dass die in Artikel 23 vorgegebenen Vorschriften zur Preistransparenz eingehalten werden. Zuständig für Verfolgung und die Ahndung dieser **Ordnungswidrigkeiten** ist das **Luftfahrt-Bundesamt (LBA)**. Kunden, die einen Verstoß gegen die Preistransparenz feststellen, können diesen über die Internetseite des Luftfahrt-Bundesamtes melden.

(5) Nach der Entscheidung des BVerfG vom 11. 8. 1998 ist die gesetzliche Regelung der **Flugsicherheitsgebühr** für Fluggast- und Gepäckkontrollen nicht verfassungswidrig. Es stellt auch keine willkürliche Gesetzesauslegung der §§ 29c, 32 I Nr. 13 LuftVG dar, das Luftfahrtunternehmen als Kostenschuldner anzusehen<sup>152</sup>.

#### d) Preisirrtum

(1) Soweit der Flugpreis falsch berechnet wird und ein bloßer **Rechenfehler** vorliegt, 987 kann der Luftfrachtführer wegen **Erklärungsirrtums** seine Auftragsbestätigung unverzüglich anfechten (§§ 119 I, 121 BGB)<sup>153</sup>. Dann kann der Fluggast aus der Buchung keine Rechte herleiten, hat aber nach § 120 BGB einen Anspruch auf Ersatz seiner vergeblichen **Vertragsabschlusskosten** (negatives Interesse). Die Mehrkosten eines teureren Ersatzfluges können als positives Interesse nicht verlangt werden. Wer in Kenntnis, dass der im Internet angegebene Preis für einen Flug viel zu niedrig ist, diesen dann online bucht, um den Anbieter nach einer online erfolgten Bestätigung für die Nichtinanspruchnahme des gebuchten Flugs zu einer Zahlung zu veranlassen, handelt rechtsmissbräuchlich und kann deshalb aus der Buchung keine Rechte herleiten auch wenn der Anbieter seine Buchungsbestätigung nicht rechtzeitig wegen Irrtums anfecht<sup>154</sup>.

(2) Ein **Nachforderungsrecht** über den Differenzbetrag bei einer Fehlberechnung besteht dagegen, wenn der Gast mit einem Weichwährungsticket<sup>155</sup> den Flug antreten will, da der Preis des tatsächlichen **Abflugorts** maßgeblich ist (Art. 4.1 ABB-Flugpassage)<sup>156</sup>. Hierbei handelt es sich um Flugtickets, die nicht im Abflugland gekauft werden, sondern unter Hinzufügung einer Zubringerstrecke in einem Drittstaat in dessen Landeswährung unter Ausnutzung der unterschiedlichen Wechselkurse. Die Beförderungspflicht entfällt dann nicht, wenn der Luftfrachtführer bewusst ein Billigflugticket verkauft, bei dem das vereinbarte Entgelt unter dem nach § 21 LuftVG genehmigten Tarif liegt. Der Vertrag dann nicht nach § 134 BGB nichtig, sondern gilt weiter mit dem genehmigten Tarif<sup>157</sup>.

<sup>150</sup> OLG Hamburg, Urt. v. 20. 9. 2007 – 3 U 30/07, ZLW 2008, 684 mit Anm. Stepler, ZLW 2008, 689f.

<sup>151</sup> Vgl. zum Wettbewerbsrecht Rn. 776.

<sup>152</sup> BVerfG NVwZ 1999, 176 = RRA 1999, 143 = NJW 1999, 1857; VGH München NVwZ 2001, 346 (Nicht gemeinschaftswidrig).

<sup>153</sup> BGH, 26. 1. 2005 – VIII ZR 79/04 (Kaufpreisauszeichnung im Internet), NJW 2005, 976; OLG München NJW 2003, 367 (First Class) = RRA 2004, 87; AG Lichtenberg RRA 2007, 129; AG Bad Homburg RRA 2001, 206 = NJW-RR 2002, 1282; LG Bonn ZLW 1976, 73; vgl. näher Rn. 121 (Irrtum).

<sup>154</sup> OLG München NJW 2003, 367 = RRA 2004, 87.

<sup>155</sup> Vgl. dazu Rn. 723.

<sup>156</sup> Vgl. LG Frankfurt/M NJW 1979, 1109 (Verweigerung der Beförderung); LG Hannover NJW-RR 1987, 497 (Keine Hinweispflicht des Reisebüros); LG Köln ZLW 1991, 196.

<sup>157</sup> Vgl. zum Nettopreisticket und Consolidator Rn. 708; LG Frankfurt/M NJW 1985, 562; LG Frankfurt/M VuR 1989, 23; LG Frankfurt/M TranspR 1991, 145; LG Köln NJW-RR 1990, 1530 (Unwirksame Tarifbestimmung bei Erstattung eines Flieg- und Spartarifs).



## 9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

(3) **Blinde Passagiere** haben nach §§ 812 ff. BGB den Flugpreis des marktüblichen Tarifs zu zahlen<sup>158</sup>.

(4) Der Entgeltanspruch **verjährt** gem. § 195 BGB innerhalb von drei Jahren ab Jahreschluss der Fälligkeit und Kenntnis von der Person des Fluggastes (§ 199 BGB).

### VI. Rücktritt durch Fluggast

#### 1. Volltarif

988 Der Rücktritt des Fluggastes vom Luftbeförderungsvertrag ist spezialgesetzlich nicht geregelt, so dass Werkvertragsrecht eingreift. Der Fluggast kann bei Flugscheinen zum Volltarif für Flüge vor Antritt jederzeit den Beförderungsvertrag ohne Fristsetzung und ohne Angaben von Gründen kündigen (§ 649 BGB). Nach deutschem Recht kann der Luftfrachtführer dann gegen Vorlage der Flugcupons den **Flugpreis** verlangen kann, **abzüglich** der infolge der Vertragsaufhebung eingesparten **Aufwendungen** oder der durch anderweitige Buchung erzielten oder böswillig nicht erzielten **Erlöse**. Die Beweislast hierfür hat der Fluggast. Nur bei Volltarifen stornieren die Luftfrachtführer gebuchte Flüge kostenfrei und zahlen geleistete Flugpreise abzüglich anwendbarer Gebühren zurück, da in der Regel insoweit ca. 10 % Überbuchungen vorgenommen werden (Art. 10 ABB Flugpassage).

#### 2. Sondertarif

989 (1) Viele Fluggäste buchen demgegenüber billigere **Sondertarife** mit hohen Stornokosten bzw. ohne Rücktrittsmöglichkeit (no refundable). Solche **Stornokosten** sind grundsätzlich zulässig, da § 649 BGB nicht zwingend ist, sondern durch ABB abgeändert werden kann<sup>159</sup>. Auf solche Stornokosten ist der Fluggast **bei Vertragsschluss** durch den Luftfrachtführer oder seinen Vermittler ausdrücklich **hinzuweisen**. Kann dieser Beweis durch den Luftfrachtführer erbracht werden, kann bei Nichtantritt des Flugs auch der gesamte Flugpreis verlangt werden<sup>160</sup>. Sind die ABB nicht Bestandteil des Luftbeförderungsvertrages geworden<sup>161</sup>, weil der Fluggast nicht die zumutbare Möglichkeit der Kenntnisnahme der speziellen Stornobedingungen hatte, und ist intransparent, welche Bedingungen gelten, sind die ABB nicht wirksam<sup>162</sup>.

(2) Die Stornokosten müssen sich im Rahmen des § 309 Nr. 5 BGB halten und dem Durchschnittsausfallschaden des Luftfrachtführers entsprechen, so dass auch bei Sondertarifen der Verfall des vollen Flugpreises erheblichen Bedenken begegnet<sup>163</sup>. Zudem steht nach § 305 Nr. 5b BGB dem Fluggast stets der **Gegenbeweis** offen, der Schaden sei überhaupt nicht entstanden (Flug war ausgebucht) oder wesentlich niedriger als die Pauschale<sup>164</sup>. Hierauf ist in der Stornoklausel ausdrücklich hinzuweisen. Wenn dieser durch die Schuldrechtsreform in § 305 Nr. 5b BGB eingeführte Hinweis fehlt, ist die ganze Stornoklausel unwirksam und die Fluggesellschaft kann nur durch Einzelnachweis konkret angefallener Aufwendungen eine Entschädigung verlangen<sup>165</sup>.

(3) Alle Erstattungen unterliegen den Gesetzen des Staates, dessen **Rechtsordnung kollisionsrechtlich vereinbart** worden ist<sup>166</sup>. Bei Anwendung deutschen Rechts auf den

<sup>158</sup> BGHZ 55, 128 = NJW 1971, 383; LG Essen NJW 1979, 555.

<sup>159</sup> *Tönnies*, Der Reisevertrag, Luftbeförderung, Rn. 15.

<sup>160</sup> AG Stuttgart RRA 1998, 82; a.A. AG Hamburg RRA 1998 m. Anm. *Lehmann*.

<sup>161</sup> Vgl. zur Einbeziehung Rn. 972 ff.

<sup>162</sup> AG Frankfurt/M RRA 2006, 179; AG Frankfurt/M NJW-RR 2003, 641.

<sup>163</sup> BGH NJW 1985, 633 (100 % unzulässig bei ABC-Flugreise), *Tönnies*, Der Reisevertrag, Luftbeförderung, Rn. 16.

<sup>164</sup> AG Frankfurt/M NJW-RR 2003, 641.

<sup>165</sup> Vgl. näher zum Reisevertrag Rn. 593.

<sup>166</sup> Vgl. zum Kollisionsrecht Rn. 949.

Luftbeförderungsvertrag sind die **und Entgelte einschließlich** nicht angetreten wird (Art. 10.3 wenn der Fluggast den Flugschein ein **Bearbeitungsentgelt** verlangt. Fluggast vereinbart werden.

(4) Bei **internationalen Flügen** dass das Recht des maßgeblichen Landes bei Anwendung deutschen

#### 3. Reihenfolge der Benutzung

(1) Nach Nr. 3.3.1 ABB Flug sich auf die **Inanspruchnahme** eingetragen ist, beginnend mit der Zielort. Der Anspruch auf die Bestrecke nach der IATA-Klausel im Flugschein vorgesehenen Relation des Flugpreises die tatsächliche sei die Inanspruchnahme der gem mit dem Luftfrachtführer abgeschlossen nicht mehr akzeptiert und die Coupons vollständig und in der genommen werden. Damit wird in (pensions) vertraglich ausgeschlossen wenn der Fluggast beispielsweise Da in vielen Fällen Hin- und Rück vorteilhaft, einen Hin- und Rück ausnutzen will.

(2) Bei **Überkreuzbuchungen** und beim Cross-Border-Selling abgeflogen, unter Ausnutzung der beinhaltenden Sondertarifs<sup>167</sup>.

**Beispiel:** Wenn der Fluggast Frankfurt/M nach Rio und dem zweites Ticket mit dem Hinflug Frankfurt/M nach Rio bucht, kann Rückflüge verwenden. Beim sog Flug, der aus mehreren aufeinander nur eine Strecke nutzen will. So über Frankfurt/M. In Wirklichkeit Ticket ab Kairo ist aber billiger, dem der Coupon für den zweiten men wurde.

(3) Mehrfach haben Gerichte Inanspruchnahme der Flugcoupons dem Fluggast einen Schadensersatz Rückflug gestrichen hat<sup>168</sup>. Die

<sup>167</sup> Vgl. zum Reisebüro Rn. 705c

<sup>168</sup> Vgl. nunmehr BGH, 29. 4. 201 sam erklärte, die den Flugschein bei klären. OLG Frankfurt/M, 18. 12. 20



Luftbeförderungsvertrag sind die im Flugpreis enthaltenen **Steuern wie MwSt, Gebühren und Entgelte einschließlich eines Treibstoffzuschlages** zu erstatten, wenn der Flug nicht angetreten wird (Art. 10.3 ABB Flugpassage). Diese Flugnebenkosten fallen nur an, wenn der Fluggast den Flugschein tatsächlich in Anspruch nimmt. Wird für eine Erstattung ein **Bearbeitungsentgelt** verlangt, muss dieses durch die ABB bei Vertragschluss mit dem Fluggast vereinbart werden.

(4) Bei **internationalen Flügen** regelt das MÜ/WA nicht den Fall des Rücktritts, so dass das Recht des maßgeblichen Beförderungsvertrages gilt, somit die vorstehenden Grundsätze bei Anwendung deutschen Rechts.

### 3. Reihenfolge der Benutzung der Flugcoupons

(1) Nach Nr. 3.3.1 ABB Flugpassage erstreckt sich die vereinbarte Beförderungsleistung **990** sich auf die **Inanspruchnahme der gesamten Beförderungsstrecke**, die im Flugschein eingetragen ist, beginnend mit dem Abflugort, über vereinbarte Zwischenlandeorte bis zum Zielort. Der Anspruch auf die Beförderung der im Flugschein eingetragenen Beförderungsstrecke nach der IATA-Klausel entfällt, sofern die Beförderung teilweise oder nicht in der im Flugschein vorgesehenen Reihenfolge in Anspruch genommen wird. Da der Kalkulation des Flugpreises die tatsächlich in Anspruch genommene Beförderung zu Grunde liegt, sei die Inanspruchnahme der gesamten Beförderungsleistung wesentlicher Bestandteil des mit dem Luftfrachtführer abgeschlossenen Beförderungsvertrages. Der Flugschein wird daher nicht mehr akzeptiert und verliert seine Gültigkeit, wenn nicht alle in ihm enthaltenen Coupons vollständig und in der im Flugschein vorgesehenen Reihenfolge in Anspruch genommen werden. Damit wird in der Klausel die Kündigung einzelner Teilstrecken (Coupons) vertraglich ausgeschlossen. Dies hat zur Folge, dass der Rückflug gestrichen wird, wenn der Fluggast beispielsweise bei einem Hin- und Rückflug den Hinflug nicht antritt. Da in vielen Fällen Hin- und Rückflüge günstiger als One-way-Flüge ist es für den Fluggast vorteilhaft, einen Hin- und Rückflugschein zu erwerben, obwohl er nur einen Flugcoupon ausnutzen will.

(2) Bei **Überkreuzbuchungen** (Cross-Ticketing, Verfallenlassen gebuchter Teilstrecken) und beim Cross-Border-Selling wird der Flug nicht in der Reihenfolge der Flugcoupons abgeflogen, unter Ausnutzung eines günstigen zusammenhängenden Hin- und Rückflug beinhaltenden Sondertarifs<sup>167</sup>.

**Beispiel:** Wenn der Fluggast einen Hin- und Rückflugschein mit einem Hinflug von Frankfurt/M nach Rio und dem Rückflug von Rio nach Frankfurt/M erwirbt und ein zweites Ticket mit dem Hinflug von Rio nach Frankfurt/M und dem Rückflug von Frankfurt/M nach Rio bucht, kann er zunächst die beiden Hinflüge und dann die beiden Rückflüge verwenden. Beim sogenannten Cross-Border-Selling bucht der Fluggast einen Flug, der aus mehreren aufeinanderfolgenden Flügen besteht – obwohl er von vornherein nur eine Strecke nutzen will. So kauft er zum Beispiel einen Flug von Kairo nach Sao Paolo über Frankfurt/M. In Wirklichkeit will er nur von Frankfurt nach Sao Paolo fliegen, das Ticket ab Kairo ist aber billiger. Auch diese Praxis wollen Luftfrachtführer unterbinden, indem der Coupon für den zweiten Teilflug ungültig wird, wenn der erste nicht wahrgenommen wurde.

(3) Mehrfach haben Gerichte die ABB-Klausel zur vollständigen und vorgesehenen in Anspruchnahme der Flugcoupon für unwirksam nach § 307 I, II Nr. 1 BGB erklärt und dem Fluggast einen Schadensersatzanspruch zugebilligt, wenn ihm der Luftfrachtführer den Rückflug gestrichen hat<sup>168</sup>. Die Klausel stellt eine unangemessene Benachteiligung des

<sup>167</sup> Vgl. zum Reisebüro Rn. 705c; Rn. 751 (Wettbewerbsrecht).

<sup>168</sup> Vgl. nunmehr BGH, 29. 4. 2010 – Xa ZR 101/09, der Beförderungsbedingungen für unwirksam erklärte, die den Flugschein bei Abweichung von der gebuchten Flugreihenfolge für ungültig erklärten. OLG Frankfurt/M, 18. 12. 2008 – 16 U 76/08, RRA 2009, 51 m. abl. Anm. *Andreas Teichmann*,



Fluggastes dar, da sie von wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Vorschriften abweicht, weil das **Verhältnis von Leistung und Gegenleistung gestört** wird. Daher stellt die Klausel keine bloße Leistungsbeschreibung und Preisabrede dar, welche grundsätzlich nicht einer Inhaltskontrolle unterläge. Dem Fluggast wird die Weiterbeförderung gegen seinen Willen gestrichen unter Fortbestand des Vergütungsanspruchs. Obwohl der Fluggast den Flugpreis für alle Flugstrecken bezahlt hat, muss er zur Weiterbeförderung ein neues Ticket erwerben, während der Luftfrachtführer den frei gewordenen Sitzplatz weiterveräußern kann. Auch wenn durchaus ein Interesse des Luftfahrtunternehmens anzuerkennen ist, ihre Preisfestsetzung abzusichern, handelt es sich bei der Verfallklausel letztlich um eine bei Verbrauchern unzulässige **Vertragsstrafe** nach § 308 Nr. 6 BGB<sup>169</sup>. Letztlich liegt auch kein sachlich gerechtfertigter Grund zum Rücktritt durch den Luftfrachtführer nach § 308 Nr. 3 BGB vor, weil die Interessen der Fluggesellschaft an einem Rücktritt die Interessen des Fluggastes zu seiner Beförderung zu den gebuchten Zeiten nicht überwiegen<sup>170</sup>. Das AG Frankfurt/M lehnte daher auch zu Recht einen Schadensersatzanspruch des Luftfrachtführers ab, da ihm durch den Nichtantritt des Hin- bzw. Rückfluges kein Schaden entstanden ist, wenn der Fluggast die Flugscheine zu teuren Einzeltarifen nicht gekauft hätte.

(4) Demgegenüber vertritt das OLG Köln<sup>171</sup> abweichend von der Erstinstanz<sup>172</sup> eine gegenteilige Auffassung, wonach der Luftfrachtführer in der Formularabrede vorschreiben dürfe, dass gebuchte Flüge komplett und in der vorgesehenen Reihenfolge in Anspruch zu nehmen sind. Das OLG Köln bestätigt damit unter Betonung des Interesses des Luftfrachtführers an der **Sicherung seiner Tarifstruktur** die bisherige Praxis der Fluggesellschaften, indem der Coupon für den zweiten Teilflug ungültig wird, wenn der erste nicht wahrgenommen wurde. Die Flugpreise kämen durch verschiedene Kriterien zustande, etwa Streckenlänge, Reisedatum und den Marktbedingungen am Abflugort. Das Tarifsystem biete aber Fluggästen die Möglichkeit, die Fluggesellschaft „auszutricksen“. Deshalb sei es für die Lufthansa eine berechtigte Wahrnehmung der Interessen, wenn sie versuche, das Unterlaufen ihrer Ticketstruktur durch eine Vereinbarung über die Benutzung der Flugcoupons zu verhindern. Der Fluggast, der von Anfang an das Ticket nur teilweise nutzen wolle, verdiene auch keinen Schutz.

(5) Dem ist entgegenzuhalten, dass bei einer solchen Rechtsfolge, nicht nur das Sinalagma von Leistung und Gegenleistung gestört wird und es sich bei der Verfallklausel letztlich um eine bei Verbrauchern unzulässige Vertragsstrafe nach § 308 Nr. 6 BGB handelt. Mit Entscheidung des BGH vom 29. 4. 2010<sup>173</sup> hat dieser im Ergebnis diese Rechtsauffassung bestätigt.

RRa 2009, 103 (Klausel gegen „Cross-Border-Selling“ und „Überkreuzbuchen“ unzulässig) = VuR 2009, 72 m. Anm. *Purnhagen*, Revision beim BGH – Xa ZR 5/09; LG Frankfurt/M, 14. 12. 2007 – 2-02 O 243/07, 2008, 53 (Beschränkungen bei der Nutzung von Flugscheinen sind unzulässig – Urteil zum „Cross-Ticketing“); LG Köln, 19. 11. 2008 – 26 O 125/07, RRa 2009, 107; AG Köln NJW-RR 2008, 214 (Schadensersatz für Ersatzflug); AG Erding, 27. 3. 2007 – 4 C 129/07 (Rückflug kann auch genutzt werden, wenn der Hinflug nicht in Anspruch genommen wird), RRa 2007, 184; AG Frankfurt/M, 21. 2. 2006 – 31 C 2972/05, RRa 2006, 179 = NJW 2006, 3010 m. Anm. *Kappus*; AG Köln NJW 2005, 2716 = RRa 2005, 138 m. Anm. *Schmid*; zur Problematik vgl. *Freitag*, TranspR 2006, 444; *Purnhagen/Hauzenberger*, VuR 2009, 131; *Greiner*, RRa 2009, 121; *Makiol/von Ruckteschell*, ZLW 2008, 1; die Klausel wurde bundesweit durch den VZBV abgemahnt.

<sup>169</sup> So OLG Frankfurt/M RRa 2009, 51; BGH NJW-RR 1993, 243, 246 (Verfallklausel).

<sup>170</sup> *Janköster*, S. 115; a.A. *Makiol/von Ruckteschell*, ZLW 2008, 1.

<sup>171</sup> OLG Köln RRa 2009, 245

<sup>172</sup> LG Köln RRa 2009, 107.

<sup>173</sup> BGH, 29. 4. 2010 – Xa ZR 5/09.

1. Nachholbarkeit des Fl

(1) Der BGH hat sich in sein geschlossen, dass der Luftbeförderer **Schäft** gerichtet ist, sondern der einem absoluten Fixgeschäft beförderung, Annullierung oder V 283, 326 BGB. Eine Qualifikati schäft erfordert daher, dass der Vertrages und nach der Interess Leistung, also eine Flugverspätung sinnlos anzusehen ist und damit

(2) Das **Interesse des Flugga** entfällt jedoch bei einer Verspätung Fixgeschäft spricht daher die N rungsvertrag in der Regel keine Fluges von Verzug abgrenzen las einem verspäteten Transport des Fluggast einen Verzögerungsscha geltend machen kann<sup>175</sup>. Die **Interessen des Luftfrachtführer** dann zum Schadensersatz verpflü ten hat, was z. B. bei Witterung bleibt auch zur Beförderung we diese Beförderungspflicht auch Luftfrachtführer erfüllen<sup>176</sup>. Dam märleistungspflicht zur Durchfu Zahlung des Flugpreises wegen d

2. Unmöglichkeit als Aus

Der regelmäßigen Qualifikati steht es nicht entgegen, dass die F

<sup>174</sup> BGH RRa 2009, 242 m. = N 2009, 325 (Flug kein absolutes Fixge

<sup>175</sup> So bereits früher *Staudinger A. Lienhard*, GRP 2004, 259, 263; *MK/7 rung*, Rn. 56; *MK/Ernst*, § 275, Rn. 4 2006, 444, 446; *Janköster*, S. 133, 344; 1979, 495; OLG Frankfurt/M MDR 1136; OLG Düsseldorf NJW-RR 19 2001, 97 (Einreiseverweigerung); OLG (Unzulässige Flugzeitänderung); LG Hamburg RRa 1996, 133 (Flugverle Düsseldorf NJW-RR 2002, 561; AG 1998, 163, 164; AG Bad Homburg B 279; AG Frankfurt/M RRa 2006, 1 *Giemulla*, EuZW 1991, 367, 368; *Fah Gebauer/Wiedmann*, Kap. 13a, Rn. 6

<sup>176</sup> Vgl. BGH RRa 2009, 242, R

<sup>177</sup> Vgl. zu Witterungseinflüssen

<sup>178</sup> Vgl. *Janköster*, S. 344.



## VII. Luftbeförderung als relatives Fixgeschäft

## 1. Nachholbarkeit des Fluges

(1) Der BGH hat sich in seiner Entscheidung vom 28. 5. 2009<sup>174</sup> der Auffassung angeschlossen, dass der Luftbeförderungsvertrag **regelmäßig nicht auf ein absolutes Fixgeschäft** gerichtet ist, sondern dogmatisch als relatives Fixgeschäft zu qualifizieren ist<sup>175</sup>. Bei einem absoluten Fixgeschäft begründet die Nichteinhaltung der Leistungszeit bei Nichtbeförderung, Annullierung oder Verspätung eine Unmöglichkeit der Leistung nach §§ 275, 283, 326 BGB. Eine Qualifikation des Luftbeförderungsvertrages als absolutes Rechtsgeschäft erfordert daher, dass der Leistungszeitpunkt des Fluges nach Sinn und Zweck des Vertrages und nach der Interessenlage der Parteien so wesentlich ist, dass eine verspätete Leistung, also eine Flugverspätung, keine Erfüllung mehr darstellt und für den Fluggast als sinnlos anzusehen ist und damit insgesamt als unmöglich einzustufen ist.

(2) Das **Interesse des Fluggastes** sein Ziel in der vereinbarten Zeit schnell zu erreichen, entfällt jedoch bei einer Verspätung des Fluges grundsätzlich nicht. Gegen ein absolutes Fixgeschäft spricht daher die Nachholbarkeit des Fluges. Daher enthält der Luftbeförderungsvertrag in der Regel keine absolute Fixschuldabrede mit der sich Unmöglichkeit des Fluges von Verzug abgrenzen lassen. Der Zweck des Beförderungsvertrages kann noch mit einem verspäteten Transport des Fluggastes erreicht werden, wenn auch im Einzelfall der Fluggast einen Verzögerungsschaden nach den Verzugsregeln gem. §§ 280 I, II, 286 BGB geltend machen kann<sup>176</sup>. Die Annahme eines relativen Fixgeschäftes entspricht auch den **Interessen des Luftfrachtführers**. Er ist während seines Verzugs mit der Beförderung nur dann zum Schadensersatz verpflichtet, wenn er das zeitweilige Leistungshindernis zu vertreten hat, was z. B. bei Witterungseinflüssen<sup>177</sup> nicht anzunehmen ist. Der Luftfrachtführer bleibt auch zur Beförderung weiter auf der gebuchten Flugstrecke verpflichtet, und kann diese Beförderungspflicht auch durch eine Umbuchung auf einen anderen ausführenden Luftfrachtführer erfüllen<sup>178</sup>. Damit entfällt bei Nichteinhaltung der Flugzeit weder die Primärleistungspflicht zur Durchführung des Fluges noch die Pflicht zur Gegenleistung der Zahlung des Flugpreises wegen dauernder Unmöglichkeit nach §§ 275 I, IV, 326 I 1 BGB.

## 2. Unmöglichkeit als Ausnahme

Der regelmäßigen Qualifikation des Luftbeförderungsvertrages als relatives Fixgeschäft steht es nicht entgegen, dass die Rechtsprechung ihn in **besonders gelagerten Einzelfäl-**

<sup>174</sup> BGH RRA 2009, 242 m. = NJW 2009, 2743 m. Bespr. *Schmid R.*, NJW 2009, 2724 = TranspR 2009, 325 (Flug kein absolutes Fixgeschäft).

<sup>175</sup> So bereits früher *Staudinger A.*, RRA 2005, 249; *ders.*, DAR 2007, 477; *ders.*, RRA 2008, 183, 184; *Lienhard*, GRP 2004, 259, 263; *MK/Tonner*, Nach § 651, Rn. 28; *Tonner*, Der Reisevertrag, Luftbeförderung, Rn. 56; *MK/Ernst*, § 275, Rn. 46, 47; *Führich*, Sonderbeilage MDR 7/2997, S. 8; Freitag, TranspR 2006, 444, 446; *Janköster*, S. 133, 344; für absolutes Fixgeschäft noch BGH NJW 1973, 318; BGH NJW 1979, 495; OLG Frankfurt/M MDR 1989, 165; OLG Frankfurt/M RRA 1997, 161 = NJW-RR 1997, 1136; OLG Düsseldorf NJW-RR 1993, 823; OLG Düsseldorf NJW-RR 1997, 930; OLG Köln RRA 2001, 97 (Einreiseverweigerung); OLG Koblenz RRA 2008, 181; LG Düsseldorf NJW-RR 1994, 740 (Unzulässige Flugzeitänderung); LG Frankfurt/M NJW-RR 1989, 48, 49; TranspR 1992, 366; AG Hamburg RRA 1996, 133 (Flugverlegung, Rückflugbestätigung); AG Düsseldorf RRA 1997, 183; AG Düsseldorf NJW-RR 2002, 561; AG Frankfurt/M NJW-RR 1996, 1335, 1336; AG Hamburg RRA 1998, 163, 164; AG Bad Homburg RRA 2001, 13 = NJW-RR 2001, 989; AG Simmern RRA 2005, 279; AG Frankfurt/M RRA 2006, 181, 183; *Ruhwedel*, S. 217; *Giemulla/Schmid*, Art. 19 WA, Rn. 44; *Giemulla*, EuZW 1991, 367, 368; *Führich*, NJW 1997, 1044; *Schmid*, TranspR 1985, 369, 373; *Tonner*, in: *Gebauer/Wiedmann*, Kap. 13a, Rn. 61.

<sup>176</sup> Vgl. BGH RRA 2009, 242, Rn. 16.

<sup>177</sup> Vgl. zu Witterungseinflüssen Rn. 1036, 1102.

<sup>178</sup> Vgl. *Janköster*, S. 344.



## 9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

len als **absolutes Fixgeschäft** angesehen hat, wenn ausnahmsweise die Einhaltung der Flugzeit für den Fluggast so erheblich ist, dass der Flug für ihn als sinnlos anzusehen ist und damit **Unmöglichkeit** der Leistung anzunehmen ist<sup>179</sup>. In diesem Ausnahmefall entfällt die Beförderungspflicht des Luftfrachtführers wegen Unmöglichkeit der Leistung nach § 275 I BGB<sup>180</sup>. Der Fluggast kann gegen seinen Vertragspartner nach dem Luftbeförderungsvertrag wegen der Unmöglichkeit des Fluges grundsätzlich die Leistungsstörungenrechte des **Rücktritts vom Vertrag** (§§ 631, 275 I, V, 326 BGB) und des **Schadensersatzes statt der Leistung** für den ihm konkret entstandenen Schaden (§§ 631, 280 I, 283 BGB) geltend machen.

### VIII. Nichtbeförderung und Annullierung

#### 1. Anwendung nationalen Rechts

993 (1) Wird der Fluggast **nicht befördert**, obwohl er einen gültigen Flugschein besitzt, oder wird der Flug **annulliert** (Flugabsage) enthält das vorrangige Einheitsrecht des MÜ/WA für diese Vertragstörungen keine spezialgesetzlichen Regelungen.

(2) Für mögliche Ansprüche gilt daher das jeweilige anwendbare **nationale Recht**<sup>181</sup>, soweit nicht das Gemeinschaftsrecht der EU vorrangige Sonderregelungen enthält. Insoweit greifen seit 17. 2. 2005 für die Nichtbeförderung, Annullierung und große Verspätung in ihrem Anwendungsbereich nur gegenüber dem **ausführenden Luftfahrtunternehmen** die speziellen Fluggastrechte der **VO (EG) Nr. 261/2004** mit pauschalen **Ausgleichszahlungen, Unterstützungs- und Betreuungsleistungen** ein<sup>182</sup>. Diese Fluggastrechte hat daher nur das den Flug tatsächlich durchführende Luftfahrtunternehmen zu erfüllen und sie schaffen keine vertraglichen Rechte gegenüber dem vertraglichen Luftfrachtführer<sup>183</sup>. Auslegungen des nationalen Luftbeförderungsvertrages wie seine Qualifikation als relatives Fixgeschäft dürfen hierbei nicht mit Auslegungsfragen der FluggastrechteVO kombiniert werden. Der Anwendungsbereich der FluggastrechteVO als Sekundärrechtsakt der EU<sup>184</sup> ist autonom aus sich heraus gemeinschaftsrechtlich zu klären<sup>185</sup>.

(3) Da die **FluggastrechteVO nur standardisierte Mindestrechte** gegenüber dem ausführenden Luftfahrtunternehmen schafft, um sofort die durch Nichtbeförderung, Annullierung und Verspätung geschaffenen Unannehmlichkeiten zu beseitigen<sup>186</sup>, kann der Fluggast bei darüber hinausgehende Schäden, insbesondere bei Nichtbeförderung und Annullierung nach dem nationalen **Leistungsstörungenrecht** gegen den vertraglichen Luftfrachtführer aus dem Beförderungsvertrag geltend machen. Bei zutreffender Annahme eines relativen Fixgeschäfts bei der Luftbeförderung, erlischt nicht die primäre Leistungspflicht und das Luftfahrtunternehmen bleibt selbst bei einer Flugannullierung oder Nichtbeförderung zur Erbringung der Flugleistung verpflichtet<sup>187</sup>.

<sup>179</sup> So in BGH NJW 1979, 495; BGH RRA 2009, 242, 244, Rn. 12.

<sup>180</sup> BGH RRA 2009, 243, 244; *Staudinger*, RRA 2009, 183, 185.

<sup>181</sup> Vgl. näher Rn. 928 ff.; BGH NJW 1979, 495; LG Berlin NJW 1982, 343; OLG München ZLW 1983, 60; OLG Frankfurt/M TranspR 1984, 297; OLG Frankfurt/M MDR 1989, 165 (Güter- und Reisegepäckbeförderung); LG Frankfurt/M MDR 1984, 580; AG Düsseldorf VersR 1985, 555; AG Düsseldorf TranspR 2000, 263; AG Bad Homburg RRA 2001, 13 = NJW-RR 2001, 989 = TranspR 2000, 379.

<sup>182</sup> Vgl. zum Anwendungsbereich Rn. 945 ff., 1008 ff.

<sup>183</sup> Vgl. Rn. 1022.

<sup>184</sup> Vgl. dazu Rn. 1013.

<sup>185</sup> Vgl. zur Auslegung Rn. 953 m. w. Nachw.

<sup>186</sup> EuGH, 19. 11. 2009, Sturgeon und Böck, C-402/07 und C-432/07, Rn. 65, RRA 2009, 282 = NJW 2010, 43; EuGH, 10. 1. 2006, C-344/04 – IATA und ELFFA, Rn. 43, 45, NJW 2006, 351.

<sup>187</sup> So auch *MK/Tonner*, Nach § 651, Rn. 29.

## 2. Leistungsänderungen

### a) Umbuchung

(1) Regelmäßig wird die Flugbeförderungsvertrag, da der vert bestimmte Flug schuldet<sup>188</sup>. **Dal gen** Umbuchung des Fluggastes berechtigt<sup>189</sup>. Dies folgt auch aus als **relatives und nicht als abs**

(2) Ist der Fluggast dagegen an gen einverstanden, ist ein **Änder** werten Sondertarif bucht, verze während der Luftfrachtführer an seines Fluggeräts auf einen gering

### b) Änderung der Flugzeiten

(1) Eine einseitige Umbuchun ten Flugzeiten. Diese können ma **änderungsvorbehalts** nach § 3 schrift gem. §§ 307 II Nr. 1, 31 Verträge jeder Art anzuwenden. Flugzeiten nur zulässig, wenn dies rers für den Fluggast **zumutbar** i

(2) Art. X ABB-Flugpassage a vom BGH wegen Verstoßes gegg wirksam erklärt<sup>191</sup>. Ebenso verst internationale Flüge gegen das W chung bestätigte das OLG Köln Klauselverbot nach § 309 Nr. 7b wortung für das Einhalten mitget schließt<sup>193</sup>.

(3) Die Neufassung der ABB i planmäßige Abflugzeit nach der i werde sich bemühen, den Fluggas einer „nennenswerten“ Änderung nicht auf einen annehmbaren Flug verlangen könne. Soweit die ABB rer keine Gewähr für Zeitangaben der Flubuchung eine **überrasch** Hauptpflichten des Luftbeförderu Regel durch eine Individualabere nach § 305b BGB dem **Vorrang** auch die Unwirksamkeit aus § 30

<sup>188</sup> Vgl. näher Rn. 976.

<sup>189</sup> Vgl. AG Hamburg RRA 2006,

<sup>190</sup> *MK/Kieninger*, § 308, Nr. 4, Rn.

<sup>191</sup> BGHZ 86, 284 = NJW 1983,

lender Rückbestätigung).

<sup>192</sup> BGH NJW 1979, 495.

<sup>193</sup> OLG Köln RRA 2003, 275 =

Frankfurt/M NJW-RR 1989, 48; LG

741; *Giemulla/Schmid*, MÜ, Art. 19, Rn.

<sup>194</sup> Vgl. bereits Rn. 976.



## 2. Leistungsänderungen

### a) Umbuchung

(1) Regelmäßig wird die Flugnummer nicht Gegenstand der Verpflichtungen aus dem 994  
Beförderungsvertrag, da der vertragliche Luftfrachtführer nicht die Beförderung mit einem  
bestimmten Flug schuldet<sup>188</sup>. Daher ist grundsätzlich der Luftfrachtführer zu einer **einseiti-**  
**gen** Umbuchung des Fluggastes auf einen anderen Flug mit einer anderen Flugnummer  
berechtigt<sup>189</sup>. Dies folgt auch aus der Tatsache, dass der Luftbeförderungsvertrag dogmatisch  
als **relatives und nicht als absolutes Fixgeschäft** zu qualifizieren ist.

(2) Ist der Fluggast dagegen ausdrücklich oder konkludent mit den neuen Flugbedingun-  
gen einverstanden, ist ein **Änderungsvertrag** anzunehmen. Wenn der Fluggast einen preis-  
werten Sondertarif bucht, verzichtet er im Interesse des Preises auf die Umbuchbarkeit,  
während der Luftfrachtführer im Interesse seiner Planungssicherheit und Mindestauslastung  
seines Fluggeräts auf einen geringeren Flugpreis akzeptiert.

### b) Änderung der Flugzeiten

(1) Eine einseitige Umbuchung führt stets zu einer Änderung der vertraglich vereinbar- 995  
ten Flugzeiten. Diese können nur unter den Voraussetzungen eines zulässigen **Leistungs-**  
**änderungsvorbehalts** nach § 308 Nr. 4 BGB vorgenommen werden, wobei diese Vor-  
schrift gem. §§ 307 II Nr. 1, 310 I BGB auch im Verkehr zwischen Unternehmern für  
Verträge jeder Art anzuwenden ist<sup>190</sup>. Danach ist eine Vereinbarung einer Änderung der  
Flugzeiten nur zulässig, wenn diese unter Berücksichtigung der Interessen des Luftfrachtfüh-  
rers für den Fluggast **zumutbar** ist.

(2) Art. X ABB-Flugpassage a.F., sah eine einseitige Änderungsbefugnis vor und wurde  
vom BGH wegen Verstoßes gegen § 10 Nr. 4 ABGB a.F. wegen Unzumutbarkeit für un-  
wirksam erklärt<sup>191</sup>. Ebenso verstieß ein genereller Haftungsausschluss für Verspätungen für  
internationale Flüge gegen das WA und gegen § 11 Nr. 8b AGBG a.F.<sup>192</sup>. Diese Rechtspre-  
chung bestätigte das OLG Köln bezüglich der AGB von Ryanair, wonach es gegen das  
Klauselverbot nach § 309 Nr. 7b BGB verstößt, wenn ein Luftfrachtführer jegliche Verant-  
wortung für das Einhalten mitgeteilter Zeiten und das Erreichen von Anschlussflügen aus-  
schließt<sup>193</sup>.

(3) Die Neufassung der ABB in Art. 9.1.2 geht davon aus, dass es möglich sei, dass die  
planmäßige Abflugzeit nach der Ausstellung des Flugscheins geändert werden müsse. Man  
werde sich bemühen, den Fluggast nach dem „Flugscheinkauf“ zu informieren und dass bei  
einer „nennenswerten“ Änderung, welche für den Fluggast nicht annehmbar ist und dieser  
nicht auf einen annehmbaren Flug umgebucht werden könne, die Erstattung des Flugpreises  
verlangen könne. Soweit die ABB in Art. 9.1.2 S. 3 davon ausgehen, dass der Luftfrachtfüh-  
rer keine Gewähr für Zeitangaben übernimmt, ist dies nicht nur eine für den Fluggast nach  
der Flubuchung eine **überraschende Klausel**, da die Einhaltung von Flugzeiten zu den  
Hauptpflichten des Luftbeförderungsvertrages gehört<sup>194</sup>. Zudem werden Flugzeiten in der  
Regel durch eine Individualabrede vereinbart, so dass der Ausschluss der Verbindlichkeit  
nach § 305b BGB dem **Vorrang der Individualabrede** widerspricht. Letztlich ergibt sich  
auch die Unwirksamkeit aus § 307 II Nr. 2 BGB, da die Einhaltung der **Zeitangabe we-**

<sup>188</sup> Vgl. näher Rn. 976.

<sup>189</sup> Vgl. AG Hamburg RRA 2006, 135, 136; Janköster, S. 86.

<sup>190</sup> MK/Kieninger, § 308, Nr. 4, Rn. 13; Palandt/Grüneberg, § 308, Rn. 24.

<sup>191</sup> BGHZ 86, 284 = NJW 1983, 1322, 1324; LG Düsseldorf NJW-RR 1994, 740 (Auch bei feh-  
lender Rückbestätigung).

<sup>192</sup> BGH NJW 1979, 495.

<sup>193</sup> OLG Köln RRA 2003, 275 unter Bestätigung von LG Köln RRA 2003, 83; vgl. auch LG  
Frankfurt/M NJW-RR 1989, 48; LG Berlin RRA 1995, 111; LG Düsseldorf NJW-RR 1994, 740,  
741; Gienulla/Schmid, MÜ, Art. 19, Rn. 113.

<sup>194</sup> Vgl. bereits Rn. 976.



## 9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

sentliche Pflicht des Luftbeförderungsvertrages gehört und damit eine Änderung der Flugzeiten nur in engen Grenzen für den Fluggast nach § 308 Nr. 4 BGB zumutbar ist. Wenn § 308 Nr. 5 BGB Lieferfristen, die nicht hinreichend bestimmt sind, für unwirksam erklärt, dann muss die Unwirksamkeit nach § 307 II Nr. 2 BGB erst recht eintreten, wenn die Vereinbarung einer Lieferzeit ganz abgelehnt oder mit dem schwammigen Begriff „nennenswert“ umschrieben wird<sup>195</sup>. Insofern ist im Interesse des Fluggastes ein genauer Zeitraum in der Klausel zu nennen. Zumutbar sind insoweit die Zeiten, die die FluggastrechteVO für Ansprüche bei Abflugverspätungen vorgibt, also **2, 3 und 4 Stunden bei Kurz-, Mittel- und Langstrecken**<sup>196</sup>.

### 3. Nichtbeförderung auf einem bestimmten Flug

- 996 (1) Die Nichtbeförderung eines Fluggastes auf einem Flug, der durch Flugnummer, Flugtag und Flugzeit bestimmt ist, führt dazu, dass der Fluggast durch die Weigerung ihn zu befördern, nicht den Zielort erreicht<sup>197</sup>. Eine solche Nichtbeförderung kann durch **Gründe in der Person des Fluggastes** gegeben sein, weil er
- nicht die vereinbarte **Meldeschlusszeit** einhält<sup>198</sup>,
  - bestehende **Sicherheitsvorschriften** nicht beachtet<sup>199</sup>,
  - eine **Gefahr für Dritte** im Flugzeug darstellt<sup>200</sup>,
  - nicht im **Besitz gültiger Reisedokumente** wie Pass, Visum oder Impfzeugnisse ist<sup>201</sup>,
- und er deswegen von der Beförderung zurückgewiesen wird (vgl. Art. 7 ABB Flugpassage).
- (2) Die Nichtbeförderung kann auch auf **Gründen der Betriebsphäre** des Luftfrachtführers beruhen wie
- **Überbuchung**<sup>202</sup> des Fluges,
  - **Flugvorverlegung** durch Änderung der Abflugzeit eines bestimmten Fluges auf einen früheren Zeitpunkt als ursprünglich vorgesehen oder
  - **Verlegung des Fluggastes** auf einen anderen bestimmten Flug durch einseitige Umbuchung z. B. infolge der Zusammenlegung von Flügen aus wirtschaftlichen Gründen<sup>203</sup>.

### 4. Annullierung des Fluges

- 997 (1) Eine Annullierung des Fluges liegt bei einer **vollständigen Nichtdurchführung eines bestimmten Fluges** vor, für den eine Platzbuchung eines Fluggastes besteht<sup>204</sup>. Nach dem Grundsatzurteil vom 19. 11. 2009 des EuGH<sup>205</sup> in dem Vorabentscheidungsverfahren Sturgeon und Böck ist davon auszugehen, dass ein verspäteter Flug unabhängig von der – auch erheblichen – Dauer der Verspätung nicht als annulliert angesehen werden kann, wenn er entsprechend der ursprünglichen Flugplanung des Luftfahrtunternehmens durchgeführt wird. Hierbei ist, wie der BGH in seiner Vorlageentscheidung ausgeht, von einer Annullierung dann auszugehen, wenn der Flug, auf dem der Fluggast befördert wird, als solcher als ganzes anders als geplant abläuft und sich seinem Zuschnitt aus der Sicht der Flugplanung als völlig anderer Flug darstellt. Entscheidend ist darauf abzustellen, ob das Luftfahrtunterneh-

<sup>195</sup> Schmidt, in: Wolf/Lindacher/Pfeiffer, Klausel L 233.

<sup>196</sup> Janköster, S. 96 bezeichnet diese Zeiten zu lang.

<sup>197</sup> Vgl. Art. 2 lit. j FluggastrechteVO für ihren Anwendungsbereich.

<sup>198</sup> Vgl. näher Rn. 977; Giemulla/Schmid, MÜ, Art. 19, Rn. 115 m. w. Nachw.

<sup>199</sup> Vgl. Rn. 982 (Bordgewalt); Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S.4; Tonner, Der Reisevertrag, Luftbeförderung, Rn. 26.

<sup>200</sup> Giemulla/Schmid, MÜ, Art. 19, Rn. 110.

<sup>201</sup> Giemulla/Schmid, MÜ, Art. 19, Rn. 116.

<sup>202</sup> Vgl. Rn. 1024.

<sup>203</sup> Vgl. Rn. 1026.

<sup>204</sup> Vgl. Art. 2 lit. i FluggastrechteVO für ihren Anwendungsbereich bei Rn. 1029.

<sup>205</sup> EuGH, 19. 11. 2009, Sturgeon und Böck, C-402/07 und C-432/07, R.Ra 2009, 282 = NJW 2010, 43.

men die **ursprüngliche Flugpl** es nicht an.<sup>206</sup>

(2) Annullierungen als Flugabsagen

- Flugeinschränkungen durch die
- **Wetterbedingungen**,
- **technischer Defekte** des vor
- **Streik** des eigenen Personals d
- **Unwirtschaftlichkeit** des Fl

### 5. Rücktritt vom Luftbef

(1) Der Fluggast kann bei N relativen Fixgeschäftes<sup>207</sup> zwische bleibt gleichwohl weiterhin zur l lich der Fluggast hat ein Wahlrech erheblichen Pflichtverletzung ma **ohne Fristsetzung** erfolgen<sup>208</sup>. I der Flugleistung zurücktreten, w sichtlich ist und die Voraussetzun ausgeschlossen, wenn eine unentb **keitsschwelle** von 5 Stunden de

(2) Das Rücktrittsrecht kann rung, welche in der Praxis selten der gezahlte Preis nach § 346 I sage).

(3) Dieses Rücktrittsrecht hat nerverzug befinden muss. Auf ein es daher nicht an<sup>211</sup>. Hat der Fl erlitten, kann er diesen – versch geltend machen<sup>212</sup>.

### 6. Schadensersatz statt de

(1) Obwohl der Luftbeförderu **ausnahmsweise** ein Fall der U angenommen werden, wenn den flug angeboten werden kann. D bracht.

(2) Der Fluggast kann bei Um **zurücktreten** als auch **Schad** Kommt der Luftfrachtführer end wie bei einer Überbuchung mi

<sup>206</sup> EuGH, 19. 11. 2009, Sturgeon 17. 7. 2007 – X ZR 95/06, NJW 2007, 233 = TranspR 2007, 363 = W lage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S

<sup>207</sup> Vgl. ausführlich Rn. 991.

<sup>208</sup> MK/Tonner, Nach § 651, Rn.

<sup>209</sup> Vgl. näher Rn. 1049.

<sup>210</sup> Begr. BT-Drucks. 14/6040, S.

<sup>211</sup> Staudinger, R.Ra 2008, 183, 18

<sup>212</sup> BGH R.Ra 2009, 241, 243, R

<sup>213</sup> Vgl. Rn. 992.



men die **ursprüngliche Flugplanung aufgibt**. Auf die Dauer einer Verzögerung kommt es nicht an.<sup>206</sup>

(2) Annullierungen als Flugabsagen unter Aufgabe der Flugplanung können erfolgen wegen

- Flugeinschränkungen durch die **Flugsicherung**,
- **Wetterbedingungen**,
- **technischer Defekte** des vorgesehenen Fluggeräts,
- **Streik** des eigenen Personals des Luftfrachtführers oder bei Streik Dritter oder
- **Unwirtschaftlichkeit** des Fluges.

### 5. Rücktritt vom Luftbeförderungsvertrag

(1) Der Fluggast kann bei Nichtbeförderung oder Flugannullierung bei Annahme eines relativen Fixgeschäftes<sup>207</sup> zwischen **Erfüllung und Rücktritt wählen**. Der Luftfrachtführer bleibt gleichwohl weiterhin zur Beförderung durch einen anderen Flug verpflichtet. Lediglich der Fluggast hat ein Wahlrecht. Will der Fluggast vom Beförderungsvertrag wegen dieser erheblichen Pflichtverletzung zurücktreten, kann nach § 323 I, II Nr. 2 BGB der **Rücktritt ohne Fristsetzung** erfolgen<sup>208</sup>. Nach § 323 IV BGB kann der Fluggast schon vor Fälligkeit der Flugleistung zurücktreten, wenn die Nichtbeförderung oder die Annullierung offensichtlich ist und die Voraussetzungen des Rücktritts eintreten werden. Letztlich ist Rücktritt ausgeschlossen, wenn eine unerhebliche Pflichtverletzung vorliegt. Daher ist die **Erheblichkeitsschwelle** von 5 Stunden der Art. 6, 8 der FluggastrechteVO heranzuziehen<sup>209</sup>.

(2) Das Rücktrittsrecht kann nicht durch ABB, sondern nur durch Individualvereinbarung, welche in der Praxis selten vorliegt, ausgeschlossen werden<sup>210</sup>. Nach dem Rücktritt ist der gezahlte Preis nach § 346 I BGB ohne Abzüge zu erstatten (Art. 10.2 ABB Flugpassage).

(3) Dieses Rücktrittsrecht hat der Fluggast ohne dass sich die Fluggesellschaft im Schuldnerverzug befinden muss. Auf ein Vertretenmüssen und eine Ablehnungsandrohung kommt es daher nicht an<sup>211</sup>. Hat der Fluggast **zusätzlich** einen **individuellen Verzugschaden** erlitten, kann er diesen – verschuldensabhängigen Anspruch – nach §§ 280 I, II, 286 BGB geltend machen<sup>212</sup>.

### 6. Schadensersatz statt der Leistung

(1) Obwohl der Luftbeförderungsvertrag als relatives Fixgeschäft zu qualifizieren ist, kann **ausnahmsweise** ein Fall der Unmöglichkeit vorliegen<sup>213</sup>. Dies kann beispielweise dann angenommen werden, wenn dem Fluggast bei einer Überbuchung des Fluges kein Ersatzflug angeboten werden kann. Dann ist die vertragliche geschuldete Flugleistung nicht erbracht.

(2) Der Fluggast kann bei Unmöglichkeit gleichzeitig **sowohl** vom Beförderungsvertrag **zurücktreten** als auch **Schadensersatz statt der Leistung** verlangen (§ 325 BGB). Kommt der Luftfrachtführer endgültig seiner Beförderungspflicht wegen Nichtbeförderung wie bei einer Überbuchung nicht nach, kann der Fluggast wegen dieses dauernden Leis-

<sup>206</sup> EuGH, 19. 11. 2009, Sturgeon und Böck, C-402/07 und C-432/07, NJW 2010, 43; BGH, 17. 7. 2007 – X ZR 95/06, NJW 2007, 3437 = EuZW 2007, 709 = BeckRS 2007, 13482 = R.R.a 2007, 233 = TranspR 2007, 363 = VersR 2008, 277; Kummer, DAR 2009, 121, 122; Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 6.

<sup>207</sup> Vgl. ausführlich Rn. 991.

<sup>208</sup> MK/Tonner, Nach § 651, Rn. 30; Staudinger, R.R.a 2008, 183, 185; ders., R.R.a 2005, 249, 251 ff.

<sup>209</sup> Vgl. näher Rn. 1049.

<sup>210</sup> Begr. BT-Drucks. 14/6040, S. 185.

<sup>211</sup> Staudinger, R.R.a 2008, 183, 185; Teichmann, BB 2001, 1485, 1489.

<sup>212</sup> BGH R.R.a 2009, 241, 243, Rn. 16.

<sup>213</sup> Vgl. Rn. 992.



## 9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

tungshindernisses wegen Unmöglichkeit gem. §§ 631, 275 I, 280 I 1, 283 BGB Ersatz seines hierdurch entstandenen Ausfallschadens verlangen<sup>214</sup>. Dies gilt nur dann nicht, wenn das **Luftfahrtunternehmen nachweist**, dass es oder seine Erfüllungsgehilfen (§ 278 BGB) die **Pflichtverletzung nicht zu vertreten** hat (§ 280 I 2 BGB). Entscheidend für den Schadensersatzanspruch des Fluggastes ist damit, ob sich die Fluggesellschaft hinsichtlich ihres Vertretenmüssens entlasten kann, was bei einer Überbuchung zur wirtschaftlichen Auslastung des Fluges nicht angenommen werden kann.

### 7. Vertretenmüssen bei Schadensersatz

1000 (1) Aus der Formulierung des Gesetzes in § 280 I 2 BGB ist zu entnehmen, dass die Fluggesellschaft das „Nicht-zu-vertreten“ beweisen muss. Nach § 276 BGB hat der vertragliche Luftfrachtführer nicht nur **Vorsatz** und **Fahrlässigkeit** zu vertreten, sondern auch die Übernahme einer Garantie oder eines **Beschaffungsrisikos**. Die Fluggesellschaft hat mit dem Beförderungsvertrag zu einem festen Flugtermin grundsätzlich das Beschaffungsrisiko übernommen. Kommt der Grund der Nichtbeförderung oder Annullierung daher aus ihrer **betrieblichen Sphäre**, kann sie sich nicht entlasten<sup>215</sup>. Hierzu gehören

- Flugausfall aus **technischen Gründen**<sup>216</sup>,
- **technische Probleme** des Flugzeugs<sup>217</sup>,
- **Überbuchung** des Fluges<sup>218</sup>,
- **Streik des Personals** des Luftfrachtführers, wenn der Streik vermeidbar ist<sup>219</sup>.

(2) Ist der Grund für die Nichtbeförderung oder Annullierung dem Bereich der **höheren Gewalt** zuzuordnen oder beruht er auf Einflüssen **nicht beherrschbarer Dritter** und hat der Luftfrachtführer gleichwohl alle erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung der Beförderung getroffen, kann er sich entlasten. Als solche Fälle sind anerkannt worden

- Startverbot aus **Sicherheitsgründen**,
- Anordnungen der **Flugsicherung**<sup>220</sup>,
- **Streik fremder, nicht beherrschbarer Personen**, welche nicht als Erfüllungsgehilfen des Luftfrachtführers anzusehen sind,
- **Schlechtwetter**,
- **Polizeikontrollen** und
- **Terrorwarnungen**.

Da in diesen Fällen die Beförderungspflicht wegen Unmöglichkeit nach § 275 I BGB entfällt, hat die Fluggesellschaft auch keinen Anspruch auf den **Flugpreis** und hat ihn gem. §§ 275 IV, 326 IV BGB nach den §§ 346 bis 348 BGB zu **erstaten**.

(3) Liegt die Ursache für die Nichtbeförderung in der **Sphäre des Fluggastes** wie

- Nichterreichen des Fluges wegen **Stau**,
- **Erkrankung** des Fluggastes oder eines Angehörigen<sup>221</sup>,
- Nichteinhaltung der vereinbarten **Meldeschlusszeit**<sup>222</sup>,
- Nichtbeachtung bestehender **Sicherheitsvorschriften**<sup>223</sup>,

<sup>214</sup> Vgl. *MK/Tonner*, Nach § 651, Rn. 31.

<sup>215</sup> Vgl. zum Entlastungsbeweis bei Verspätung mit Rn. 1034 ff. (FluggastrechteVO), Rn. 1099 ff. (MÜ), bei Personenschäden nach MÜ Rn. 1075.

<sup>216</sup> BGH NJW 1979, 495; AG Bad Homburg RRA 2001, 13.

<sup>217</sup> Vgl. EuGH, 22. 11. 2008, C-549/07 – Wallentin-Hermann/Alitalia; vgl. Rn. 1035; BGH, 12. 11. 2009 – Xa ZR 76/07, NJW 2010, 1070 = RRA 2010, 34.

<sup>218</sup> Vgl. näher Rn. 1024; BGH NJW 1979, 495 (Verschuldete Unmöglichkeit der Leistung).

<sup>219</sup> LG Frankfurt/M ZLW 1988, 91; vgl. zur FluggastrechteVO Rn. 1037.

<sup>220</sup> AG Düsseldorf ZLW 1991, 205.

<sup>221</sup> OLG Frankfurt/M NJW-RR 1987, 494.

<sup>222</sup> Vgl. näher Rn. 977, *Giemulla/Schmid*, MÜ, Art. 19, Rn. 115 m. w. Nachw.

<sup>223</sup> Vgl. Rn. 982 (Bordgewalt); *Führich*, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S.4; *Tonner*, Der Reisevertrag, Luftbeförderung, Rn. 26.

– **Gefahr des Fluggastes für**  
– **Fehlen gültiger Reisedokum**  
behält der Luftfrachtführer den  
BGB entstandene **Vorteile** wie  
wenn der konkrete Flug ausgebu  
verhinderte Fluggast nicht einw  
worden. Diese Einwendung grei

### 8. Schadenshöhe

(1) Nach dem BGB kann de  
**menbegrenzung** geltend mach  
senen **Ersatzflug** buchen. Als S  
buchten Fluges und einem E  
Vermögensschäden, welche auf  
sind<sup>227</sup>.

(2) Soweit der Fluggast seine  
nachkommt, kann der geltend  
der Fluggast verpflichtet, einen  
nehmen, bevor er selbst einen z

(3) Eine **Haftungsbegrenzung**  
Beachtung der AGB- Vorschrift  
rung der ABB im Luftverkehr si  
zu anderen genehmigungsbedin  
hat der BGH der Deutschen Lu  
nach die Fluggesellschaft ohne  
verschieben darf und dann nur b  
hobenen Klauseln in ihren ABB

(4) Soweit andere Fluggesell  
BGH für unwirksam erklärte R  
det gaben, wurden diese Klausel  
stößt es gegen das Klauselverbot  
Verantwortung für das **Einhalt**  
**flügen** ausschließt<sup>232</sup>. Ein **Ände**  
ten ist in den Grenzen der Zum  
Beförderungsvertrag wirksam e  
mittelbare **Folgeschäden** bei N  
Grenzen des § 309 Nr. 7b BGB

<sup>224</sup> *Giemulla/Schmid*, MÜ, Art. 1

<sup>225</sup> *Giemulla/Schmid*, MÜ, Art. 1

<sup>226</sup> BGHZ 60, 14 = NJW 1973.

<sup>227</sup> BGH NJW 1979, 495; AG So  
ten bei Billigticket); OLG Frankfurt  
maschine); AG Düsseldorf NJW-RR

<sup>228</sup> OLG Frankfurt/M RRA 199

<sup>229</sup> AG Stuttgart NJW-RR 1992

RR 1997, 1136 = RRA 1997, 161

<sup>230</sup> Vgl. näher Rn. 1136 (Bus).

<sup>231</sup> BGHZ, 86, 284 = NJW 198

<sup>232</sup> OLG Köln RRA 2003, 275

<sup>233</sup> Vgl. näher Rn. 314d bei *Pau*

<sup>234</sup> Vgl. Rn. 1091.



- **Gefahr des Fluggastes für Dritte** im Flugzeug<sup>224</sup>,
- Fehlen **gültiger Reisedokumente** wie Pass, Visum oder Impfzeugnisse<sup>225</sup>,

behält der Luftfrachtführer den Anspruch auf den **Flugpreis**, muss sich aber nach § 326 II BGB entstandene **Vorteile** wie Service, Erlöse aus dem Weiterverkauf **anrechnen** lassen, wenn der konkrete Flug ausgebucht war<sup>226</sup>. Bleiben im gebuchten Flug Plätze frei, kann der verhinderte Fluggast nicht einwenden, sein Platz sei durch einen anderen Fluggast bezahlt worden. Diese Einwendung greift nur bei voll besetztem Flugzeug ein.

## 8. Schadenshöhe

(1) Nach dem BGB kann der Fluggast nachgewiesene **kausale Schäden ohne Summenbegrenzung** geltend machen. Daher kann der Fluggast grundsätzlich einen angemessenen **Ersatzflug** buchen. Als Schaden kann die Differenz zwischen dem Flugpreis des gebuchten Fluges und einem Ersatzflug in Betracht kommen und sowie alle weiteren Vermögensschäden, welche auf die Nichtbeförderung bzw. Annullierung zurückzuführen sind<sup>227</sup>.

(2) Soweit der Fluggast seiner **Schadensminderungspflicht** nach § 254 II BGB nicht nachkommt, kann der geltend gemachte Schaden quotenmäßig gekürzt werden<sup>228</sup>. So ist der Fluggast verpflichtet, einen innerhalb angemessener Zeit angebotenen Ersatzflug anzunehmen, bevor er selbst einen anderen Flug bucht<sup>229</sup>.

(3) Eine **Haftungsbegrenzung in Allgemeinen Geschäftsbedingungen** ist nur unter Beachtung der AGB-Vorschriften §§ 305 bis 310 BGB möglich. Eine Haftungsprivilegierung der ABB im Luftverkehr sieht das Gesetz in § 309 Nr. 7 und Nr. 8 BGB im Gegensatz zu anderen genehmigungsbedürftigen Beförderungsbedingungen nicht vor<sup>230</sup>. Schon 1983 hat der BGH der Deutschen Lufthansa untersagt, Art. X Nr. 2 ABB a.F. anzuwenden, wonach die Fluggesellschaft ohne Ankündigung einen Flug absagen, beenden, umleiten oder verschieben darf und dann nur beschränkt haftet<sup>231</sup>. Die LH verwendet seitdem diese aufgehobenen Klauseln in ihren ABB Flugpassage nicht mehr.

(4) Soweit andere Fluggesellschaften, insbesondere ausländische, gleichwohl diese vom BGH für unwirksam erklärte Regelungen aus der IATA-Empfehlung 1724 weiterverwendet gaben, wurden diese Klauseln erst in jüngster Zeit wieder für unzulässig erklärt. So verstößt es gegen das Klauselverbot nach § 309 Nr. 7b BGB, wenn ein Luftfrachtführer jegliche Verantwortung für das **Einhalten mitgeteilter Zeiten** und das Erreichen von **Anschlussflügen** ausschließt<sup>232</sup>. Ein Änderungsrecht hinsichtlich der **Flugpläne** oder der **Flugrouten** ist in den Grenzen der Zumutbarkeit für den Fluggast möglich, soweit die ABB in den Beförderungsvertrag wirksam einbezogen<sup>233</sup> worden sind. Eine Schadensbegrenzung für mittelbare **Folgeschäden** bei Nachweis von grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz ist in den Grenzen des § 309 Nr. 7b BGB ist zulässig<sup>234</sup>.

<sup>224</sup> Giemulla/Schmid, MÜ, Art. 19, Rn. 110.

<sup>225</sup> Giemulla/Schmid, MÜ, Art. 19, Rn. 116.

<sup>226</sup> BGHZ 60, 14 = NJW 1973, 318; BGH NJW 1985, 633.

<sup>227</sup> BGH NJW 1979, 495; AG Stuttgart NJW-RR 1992, 1082 (Unzumutbarkeit der Linienflugkosten bei Billigticket); OLG Frankfurt/M TranspR 1992, 366; OLG Köln NJW-RR 1994, 632 (Ersatzmaschine); AG Düsseldorf NJW-RR 2002, 561 (Reisekosten bei Rücktritt).

<sup>228</sup> OLG Frankfurt/M RRA 1997, 161 (Parlamentariergruppe).

<sup>229</sup> AG Stuttgart NJW-RR 1992, 1092; LG Düsseldorf NJW-RR 1994, 740; OLG Frankfurt NJW-RR 1997, 1136 = RRA 1997, 161 (Kosten eines Ersatzflugs bei ausgefallenem Anschlussflug).

<sup>230</sup> Vgl. näher Rn. 1136 (Bus).

<sup>231</sup> BGHZ, 86, 284 = NJW 1983, 1322.

<sup>232</sup> OLG Köln RRA 2003, 275 und LG Köln RRA 2003, 83 (Ryanair).

<sup>233</sup> Vgl. näher Rn. 314d bei Pauschalflugreise.

<sup>234</sup> Vgl. Rn. 1091.



## 9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

(4) Ein Schadensersatzanspruch wegen **nutzlos aufgewendeter Urlaubszeit** nach § 651f II BGB kann **nicht** gegenüber der Fluggesellschaft als vertraglichem Luftfrachtführer geltend gemacht werden, da dieser immaterielle Schaden nach § 651a I BGB eine Pauschalreise mit einem Bündel von mindestens zwei Reiseleistungen voraussetzt<sup>235</sup>. Eine analoge Anwendung dieser Ausnahmvorschrift (§ 253 I BGB) scheidet ebenfalls aus, da der Flug, auch als Nur-Flug aus dem Programm eines Reiseveranstalters, nur der Beförderung und nicht dem Urlaub dient<sup>236</sup>.

### IX. Verspätung

#### 1. Konkurrenzen

1002 (1) Da die Verspätung des Fluggastes und seines Reisegepäcks in verschiedenen Regelungen normiert ist, bestehen insoweit Konkurrenzprobleme. Nachdem nicht mehr zwischen innerstaatlicher und internationaler Luftbeförderung unterschieden wird und die Regelwerke des Einheitsrechts, des Gemeinschaftsrechts und des nationalen Luftbeförderungsvertrages in seinem jeweiligen Anwendungsbereich entsprechend dieser Reihenfolge Vorrang haben<sup>237</sup>, kommt zur Anwendung für die Ankunftsverspätung des Fluggastes und seines Reisegepäcks

– **Art. 19, 29 MÜ** und die **VO (EG) Nr. 2027/97** in der Fassung durch die VO (EG) Nr. 889/2002

für den Schadensersatzanspruch wegen des individuellen Verzugschadens und die Erstreckung des MÜ auf alle inländischen und internationalen Luftbeförderungen durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft<sup>238</sup>,

– die **VO (EG) Nr. 261/2004** für Fluggastrechte bei großer Abflugverspätung mit seinen standardisierten Unterstützungs-, Betreuungs- und Ausgleichsleistungen<sup>239</sup> gegenüber dem ausführenden Luftfahrtunternehmen<sup>240</sup>,

– und das **nationale Werkvertragsrecht** für subsidiäre, nicht im Einheitsrecht oder Gemeinschaftsrecht geregelte Ansprüche wie nicht luftfahrttypische Ereignisse<sup>241</sup>.

(2) Der von einer Verspätung betroffene Fluggast kann daher seine konkreten **Verspätungsschäden** auf Grund einer Ankunftsverspätung<sup>242</sup> nach der Haftungsvorschrift des Art. 19 MÜ nur gegenüber dem Luftfrachtführer geltend machen. Die Regeln des BGB werden durch diese zwingende Vorschrift in ihrem **Anwendungsbereich** (Art. 29 MÜ/23 WA) verdrängt<sup>243</sup>.

(3) Die **FluggastrechteVO** kommt bei einer Abflugverspätung nur zur Anwendung gegenüber dem ausführenden Luftfahrtunternehmen für die in dieser Verordnung geregelten **Unterstützungsleistungen** (Rücktritt oder anderweitige Beförderung), **Betreuungsleistungen** und nach der Grundsatzentscheidung des EuGH vom 19. 11. 2009<sup>244</sup> zu gewährenden pauschalierten **Ausgleichsanspruch**<sup>245</sup>.

<sup>235</sup> Vgl. näher Rn. 86 ff., 944; *Führich*, MDR 2009, 906, 907.

<sup>236</sup> Vgl. näher Rn. 97, 410, 958; OLG Düsseldorf NJW-RR 2007, 854 = RRA 2007, 96 (LS); *Führich*, NJW 1997, 1044, 1045 m. w. Nachw.

<sup>237</sup> Vgl. näher Rn. 932 ff.

<sup>238</sup> Vgl. näher Rn. 1092 ff.

<sup>239</sup> EuGH, 19. 11. 2009, Sturgeon und Böck, C-402/07 und C-432/07, NJW 2010, 43.

<sup>240</sup> Vgl. Rn. 945 ff., 1039 ff.

<sup>241</sup> Vgl. Rn. 928.

<sup>242</sup> Art. 19, 29 MÜ regelt abschließend nur die Rechtsfolgen einer Ankunftsverspätung, vgl. Rn. 1097, 1100; *Reuschle*, Art. 19, Rn. 57 m. w. Nachw. 6.

<sup>243</sup> Vgl. Rn. 1099; BayObLG NJW-RR 2001, 1258.

<sup>244</sup> EuGH, 19. 11. 2009, Sturgeon und Böck, C-402/07 und C-432/07, NJW 2010, 43.

<sup>245</sup> Vgl. näher Rn. 1043, 1044.

## 2. Preisminderung bei A

### a) Meinungsstand

(1) **Umstritten** ist in der R. Ankunftsverspätung einer Luftfrachtführer den Flugpreis nach §§ 633 II, 634 I BGB. Der Fluggast den Vorteil, dass er einen Luftfrachtführer erstattet haben oder nachweisbar sein müsste. Ankunftsverspätung trafe. Eine verspätlicher Flug, so dass in der Beförderung regelmäßig mit einem Leistungsanspruch in der Praxis bei vom Fluggast geltend gemacht.

(2) Ein Preisminderungsanspruch 2009<sup>247</sup> von der überwiegenden zumutbaren, ersatzlos hinzu dem Luftfrachtführer in Anspruch nehmen. **§ 646 BGB vollendet** die **qualitative Schlechterfüllung**.

(3) Auch Teile der **Literatur** welchen Gründen, eine Schlechterfüllung Schadensersatz der Verzögerung Anspruch begründe. Andere Stimmen ab, da ein Werkmangel nach § 249 I BGB nicht vorliege<sup>251</sup> oder in Art. 19 MÜ durch Art. 29 MÜ Schadensersatzes im Sinne des Einheitsrechts.

<sup>246</sup> Vgl. *Stefula/Thoß*, TranspR 2009, 1000, 1001; *Führich*, TranspR 2009, 1000, 1001.

<sup>247</sup> BGH RRA 2009, 242 = NJW 2009, 1000, 1001.

<sup>248</sup> Vgl. für das LuftVG BT-Drucksache 16/1100, 1101; AG Frankfurt/M. 1993, 1270, 1271; AG Frankfurt/M. 1999, 109, 110 = Rückflug betroffen); AG Frankfurt/M. 1997, 183 (Reisevertragliche Toleranz (6 Stunden 45 Minuten: 5 %); RRA 2006, 136; a.A. AG an).

<sup>249</sup> Für Personenschäden durch die Beförderung nach §§ 634 Nr. 4, 636 BGB Luftfahrtunternehmens geltend machen. Rn. 1006, 1007.

<sup>250</sup> Vgl. *Führich*, Sonderbeilage *Wagner*, RRA 2004, 102, 105; *Raas*, Rn. 2001, 248, 252; *Tonner* in: *Gebauer*, Rn. 1006, 1007.

<sup>251</sup> So neuerdings *MK/Tonner*, Rn. 56; *Reuschle*, MÜ, Art. 19, Rn. 57; *Leffers*, ZLW 1997, 217, 220; *Leffers*, S. 88; *Stadie*, Die Luftbeförderung i. ZLW 1997, 297, 298.



## 2. Preisminderung bei Ankunftsverspätung

### a) Meinungsstand

(1) **Umstritten** ist in der Rechtsprechung und der Literatur, ob der Fluggast bei einer Ankunftsverspätung einer Luftbeförderung unter Anwendung deutschen Werkvertragsrechts den Flugpreis nach §§ 633 II, 634 Nr. 3, 638 I 1 BGB mindern kann. Dies hätte für den Fluggast den Vorteil, dass er einen anteiligen Anteil des gezahlten Flugpreises vom vertraglichen Luftfrachtführer erstattet bekäme ohne, dass ein konkreter Verspätungsschaden gegeben oder nachweisbar sein müsste oder den Luftfrachtführer ein Verschulden an der Ankunftsverspätung trafe. Eine verspätete Beförderung in grundsätzlich weniger wert als ein pünktlicher Flug, so dass in der Praxis eine schnellere gegenüber einer langsameren Beförderung regelmäßig mit einem höheren Preis verbunden ist<sup>246</sup>. Gleichwohl wird der Minderungsanspruch in der Praxis bei Linienflügen – im Gegensatz zu Pauschalflugreisen – selten vom Fluggast geltend gemacht.

(2) Ein Preisminderungsanspruch wurde bisher bis zur Entscheidung des BGH vom 28. 5. 2009<sup>247</sup> von der überwiegenden **Rechtsprechung** bejaht<sup>248</sup>. Wenn der Fluggast nach einer zumutbaren, ersatzlos hinzunehmenden Wartezeit doch den verspäteten Flug durch den Luftfrachtführer in Anspruch nehme, sei mit der verspäteten Ankunft das **Werk des Fluges gem. § 646 BGB vollendet**, die verzögerte Beförderung sei jedoch nach Flugbeendigung eine **qualitative Schlechterfüllung** der geschuldeten Hauptleistung<sup>249</sup>.

(3) Auch Teile der **Literatur**<sup>250</sup> gehen davon aus, dass eine Flugverspätung, gleich aus welchen Gründen, eine Schlechterfüllung der Beförderungsleistung sei und neben dem Schadensersatz der Verzögerungsfolgen nach Art. 19, 29 MÜ einen Preisminderungsanspruch begründe. Andere Stimmen im Schrifttum lehnen eine Minderung bei Verspätungen ab, da ein Werkmangel nach § 633 II BGB bei einer bloßen zeitlichen Verzögerung der Ankunft nicht vorliege<sup>251</sup> oder wegen des Ausschlusses durch die abschließende Regelung in Art. 19 MÜ durch Art. 29 MÜ, da die Minderung als eine besondere Form des Schadensersatzes im Sinne des Einheitsrechts des MÜ zu qualifizieren sei.

<sup>246</sup> Vgl. *Stefula/Thoß*, TranspR 2001, 248, 253; *Jänköster*, S. 323; *Pohar*, S. 151 für die Eisenbahnbeförderung.

<sup>247</sup> BGH RRA 2009, 242 = NJW 2009, 2743.

<sup>248</sup> Vgl. für das LuftVG BT-Drucks 15/2359, S. 20; OLG Frankfurt/M NJW-RR 1994, 633; LG Frankfurt/M NJW-RR 1986, 216; NJW-RR 1993, 1270 (2 Tage: 20 %); LG Frankfurt/M NJW-RR 1993, 1270, 1271; AG Frankfurt/M NJW-RR 1996, 238 = RRA 1995, 230 (11 Stunden: 5 %); LG Bonn TranspR 1999, 109, 110 = RRA 1998, 121, 122 m. zust. Anm. *Ruhwedel* (20 % da Hin- und Rückflug betroffen); AG Frankfurt/M RRA 2003, 87 (3 h Flug nach Malaysia); AG Düsseldorf RRA 1997, 183 (Reisevertragliche Toleranzgrenze nicht übertragbar); AG Bad Homburg RRA 2002, 88 (6 Stunden 45 Minuten: 5 %); RRA 2001, 145 = NJW-RR 2002, 637 (Fast 9 Stunden: 5 %); AG Rüsselsheim RRA 2006, 136; **a.A.** AG Frankfurt/M RRA 2006, 181, 183 (nimmt absolutes Fixgeschäft an).

<sup>249</sup> Für Personenschäden durch nicht luftverkehrsspezifischen Risiken greift das Schadensersatzrecht nach §§ 634 Nr. 4, 636 BGB ein, wenn der Fluggast in diesem Bereich eine Pflichtverletzung des Luftfahrtunternehmens geltend macht, wie Lebensmittelvergiftung durch Bordverpflegung, vgl. Rn. 1006, 1007.

<sup>250</sup> Vgl. *Führich*, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S.11; *Schmid*, RRA 2005, 151, 156; *Wagner*, RRA 2004, 102, 105; *Ruhwedel*, Rn. 190, 235; *ders.*, RRA 1998, 124; *Stefula/Thoß*, TranspR 2001, 248, 252; *Tonner* in: *Gebauer*, Kap. 13a, Rn. 14, 100; *Schmid/Tonner*, S. 80f.

<sup>251</sup> So neuerdings *MK/Tonner*, Nach § 651, Rn. 30; *Tonner*, Der Reisevertrag, Luftbeförderung, Rn. 56; *Reuschle*, MÜ, Art. 19, Rn. 57; *Koller*, Art. 19 WA., Rn. 9; *Lamberz*, RRA 2009, 62, 65; *Neumann*, ZLW 1997, 217, 220; *Leffers*, TranspR 1997, 93, 94; *Fröhlich*, Leistungsstörungen im Luftverkehr, S. 88; *Stadie*, Die Luftbeförderung im System reiserechtlicher Vorschriften, S. 79, 116; AG Frankfurt/M ZLW 1997, 297, 298.



## 9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

### b) Keine abschließende Regelung durch Einheitsrecht

1004 (1) In der Literatur wird teilweise die Auffassung vertreten, Art. 29 MÜ (Art. 24 WA) schließe für den Fall der Ankunftsverspätung alle weiteren Schadensersatzansprüche neben Art. 19 MÜ aus, so dass die Ankunftsverspätung durch das Einheitsrecht abschließend als *lex specialis* geregelt sei. Die Minderung müsse als eine besondere Form des Schadensersatzes im Sinne des Einheitsrechts des MÜ qualifiziert werden<sup>252</sup>.

(2) Dieser Auffassung kann nicht beigetreten werden, da es sich bei dem **Minderungsanspruch nicht um einen Schadensersatzanspruch** im Sinne des Art. 29 MÜ handelt, sondern um ein vertragliches Gewährleistungsrecht<sup>253</sup>. Ausgangspunkt ist die sprachliche Auslegung des Wortlauts „Schadensersatz“. Die verbindliche französische Fassung des MÜ verwendet den Ausdruck „dommage-intérêts“<sup>254</sup>. Insoweit handelt es sich um eine Beeinträchtigung des Integritätsinteresses<sup>255</sup>. Eine Wertminderung betrifft jedoch nicht das Integritätsinteresse, sondern das Äquivalenzinteresse der Störung von Leistung und Gegenleistung. Die verschuldensunabhängige Herabsetzung des Entgelts für die im Wert geminderte Leistung ist das Mittel, um diese Störung wiederherzustellen. Dies ergibt sich auch daraus, dass die Berechnung des Minderungsanspruchs in § 638 III BGB nicht mit dem Schadensersatz nach § 249 BGB vergleichbar ist, der die Wiederherstellung des vorherigen Zustands verlangt. Dieser Auslegung widerspricht auch nicht der Sinn und Zweck des Art. 29 MÜ, der den Luftfrachtführer im Sinne einer einheitlichen Haftung schützen will, da das Einheitsrecht es ausdrücklich dem Landesrecht überlässt, einen derartigen Anspruch zu begründen. Letztlich muss den Befürwortern einer Sperrwirkung des Art. 29 MÜ entgegengehalten werden, dass dann auch der reisevertragliche Minderungsanspruch nach § 651d BGB im Falle einer Ankunftsverspätung bei einem Pauschalreiseflug ausgeschlossen sein müsste<sup>256</sup>.

### c) Ankunftsverspätung kein Werkmangel

1005 (1) Ein bei der Ankunft verspäteter Flug ist nicht als Werkmangel der Beförderungsleistung zu qualifizieren<sup>257</sup>. Insoweit schließt sich der Verfasser der Meinung des BGH in seiner Entscheidung vom 28. 5. 2009 an und gibt seine bisher gegenteilige Auffassung auf<sup>258</sup>.

(2) Im Gegensatz zu einem absoluten Fixgeschäft ist bei zutreffender Annahme eines relativen Fixgeschäfts<sup>259</sup> die Minderung bei der Pflichtverletzung einer zeitlichen Verzögerung **nicht dogmatisch ausgeschlossen**, da bei einem relativen Fixgeschäft die Flugleis-

<sup>252</sup> Reuschle, MÜ, Art. 19, Rn. 57; Koller, TranspR, Art. 19 WA, Rn. 9 (für Luftfracht); Neumann, ZLW 1997, 217, 221; Leffers, TranspR 1997, 93; Fröhlich, S. 89; Janköster, S. 330; AG Frankfurt/M ZLW 1997, 297, 298.

<sup>253</sup> So auch OLG Celle RRa 1995, 163; LG Hannover NJW 1985, 2903; LG Frankfurt/M NJW-RR 1986, 216; NJW-RR 1993, 1270, 1271; AG Frankfurt/M MDR 1992, 451; NJW-RR 1996, 238 = RRa 1995, 230; RRa 2002, 22; AG Bad Homburg NJW-RR 2001, 989 = RRa 2001, 13; RRa 2002, 88; ZLW 2001, 620; AG Hannover RRa 2002, 80 (alle zu WA); zu Art. 19 MÜ: LG Frankfurt/M RRa 2007, 269 m. Anm. Bollweg RRa 2007, 242; Stefula/Thoß, TranspR 2001, 248, 250; Ruhwedel, Rn. 235; Ruhwedel, TranspR 2008, 89, 100; Stadie, S. 79 ff.; Fröhlich, S. 83 ff.

<sup>254</sup> Fröhlich, S. 81, S. 83 ff.

<sup>255</sup> Fröhlich, S. 81, S. 83 ff.; Stefula/Thoß, TranspR 2001, 248, 250; Ruhwedel, Rn. 235; Stadie, S. 79 ff.; a.A. Staudinger, RRa 2005, 249, 255, der den Minderungsanspruch als eine Form des kleinen Schadensersatzes bei der Auslegung des Art. 12 FluggastrechteVO für möglich hält.

<sup>256</sup> Führich, RRa 2010, 54, 56

<sup>257</sup> BGH RRa 2009, 242 = NJW 2009, 2743; Staudinger, RRa 2005, 249, 255; neuerdings MK/Tonner, Nach § 651, Rn. 30; Tonner, Der Reisevertrag, Luftbeförderung, Rn. 56; Reuschle, MÜ, Art. 19, Rn. 57; Koller, Art. 19 WA, Rn. 9; Lamberg, RRa 2009, 62, 65; Neumann, ZLW 1997, 217, 220; Leffers, TranspR 1997, 93, 94; Janköster, Fluggastrechte im internationalen Luftverkehr, 325, 333; Fröhlich, Leistungsstörungen im Luftverkehr, S. 88; Stadie, Die Luftbeförderung im System reiserechtlicher Vorschriften, S. 79, 116; AG Frankfurt/M ZLW 1997, 297, 298.

<sup>258</sup> Vgl. Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 11; Führich, Reiserecht, 5. Aufl., Rn. 1059.

<sup>259</sup> Vgl. zum relativen Fixgeschäft Rn. 991.

tung grundsätzlich nachholbar. Unmöglichkeit, sondern lediglich ist eine negative Abweichung, die sich die Sollbeschaffenheit nach Vereinbarung richtet<sup>260</sup>. Die Vereinbarung einer Beschaffenheitsvereinbarung bei einer verzögerten Ankunft ist eine Pflichtverletzung, die schon einer Leistungsverzögerung dogmatisch dort gezogen, als für den Schuldnerverzug der § 633 II BGB erfasst dagegen nicht. Negative Schlechtleistungen beschließen keinen Werkmangel.

(3) Der BGH<sup>263</sup> weist insoweit dem Schuldnerverzug bei einer verspäteten Ankunft keine **nachweisliche Eignung** für die Eignung der Leistung zu. Die Verzögerung der Leistung ist eine Pflichtverletzung, die schon einer Leistungsverzögerung dogmatisch dort gezogen, als für den Schuldnerverzug der § 633 II BGB erfasst dagegen nicht. Negative Schlechtleistungen beschließen keinen Werkmangel.

(4) Bei einem Flug und bei einer Ankunftsverspätung ist in der Regel jeder Fluggast beeinträchtigt. Die Beeinträchtigung des Fluggastes hängt, ob er die Ankunft zu spät findet, davon ab, wenn ein verspäteter Zubehälter der Fluggast durch die Fluggastrechte eines Ersatzfluges, erlittenen Schuldnerverzug geltend macht, eine verspätete Beförderung

<sup>260</sup> Vgl. zum Reisevertrag Rn. 261; MK/Tonner, Nach § 651, Rn. 249, 254; Janköster, S. 326; Führich, S. 89.

<sup>262</sup> BGH RRa 2009, 242, 244, 246.

<sup>263</sup> BGH RRa 2009, 242, 244, 246.

<sup>264</sup> So AG Passau NJW 1993, 1474, 1475.

<sup>265</sup> AG Passau NJW 1993, 1474, 1475.

<sup>266</sup> LG Karlsruhe NJW 1994, 94.

<sup>267</sup> Vgl. näher Rn. 259, 314.

<sup>268</sup> Staudinger, RRa 2005, 249, 255.

<sup>269</sup> BGH RRa 2009, 242, 244, 246.



tung grundsätzlich nachholbar ist und die Nichteinhaltung der Leistungszeit keine Unmöglichkeit, sondern lediglich Schuldnerverzug begründet. Voraussetzung eines Mangels ist eine negative Abweichung der Ist- von der Sollbeschaffenheit einer Werkleistung, wobei sich die Sollbeschaffenheit nach § 633 II 1 BGB in erster Linie nach der vertraglichen Vereinbarung richtet<sup>260</sup>. Die Vereinbarung der Abflug- und Ankunftszeiten könnte eine solche **Beschaffenheitsvereinbarung** darstellen<sup>261</sup>. Ohne Zweifel verletzt der Luftfrachtführer bei einer verzögerten Ankunft seine vertragliche Leistungspflicht, so dass eine Flugverspätung eine Pflichtverletzung des Beförderungsvertrages darstellt. Insoweit ist die Grenze zwischen einer Leistungsverzögerung und einer Schlechtleistung durch einen Werkmangel dogmatisch dort gezogen, als für eine zeitliche Verzögerung die eigenständigen Vorschriften des **Schuldnerverzuges** der §§ 280 I, II, 286 BGB eingreifen<sup>262</sup>. Der Mangelbegriff des § 633 II BGB erfasst dagegen nur die „**Art und Weise der Leistung**“ und ist auf qualitative Schlechtleistungen beschränkt. Eine Leistungsverzögerung begründet daher grundsätzlich keinen Werkmangel.

(3) Der BGH<sup>263</sup> weist insoweit darauf hin, dass die eigenständige Regelung des Schuldnerverzuges bei einer verspäteten Herstellung des Werkes, es nicht ausschließt, dass **ausnahmsweise** für die Eignung des Werkes zum üblichen oder vereinbarten Gebrauch auch der **Leistungszeitpunkt** eine Rolle spielen kann. Ein Mangel setzt jedoch dann voraus, dass das Werk selbst infolge der Zeitverzögerung nicht die geschuldete Beschaffenheit aufweist. Zeitliche Verzögerungen bei der Erstellung unkörperlicher Werke sind auch in der Rechtsprechung nur dann als Werkmängel qualifiziert worden, wenn die Verzögerung sich auf die Qualität der Leistung ausgewirkt hat<sup>264</sup>. So wurde ein Minderungsanspruch bei einem verspäteten Konzertbeginn<sup>265</sup> und bei einem verspäteten Beginn eines Kommunionessens<sup>266</sup> zu Recht bejaht, da sich die Verzögerung der Leistung auch auf die Qualität der Leistung ausgewirkt hat, weil der im Vertrag vorausgesetzte Nutzen der Leistung nach § 633 II Nr. 1 BGB beeinträchtigt war. Daher ist auch bei einer Ankunftsverspätung bei einer **Flugpauschalreise** von einer Minderung der Qualität der Gesamtheit der Reiseleistungen ab einer Erheblichkeitsgrenze von vier Stunden auszugehen, welche als Unannehmlichkeit hinzunehmen ist, da der gewöhnliche oder nach dem Vertrag vorausgesetzte Nutzen der Reise im Sinne von § 651c I BGB beeinträchtigt ist<sup>267</sup>.

(4) Bei einem Flug und bei anderen Beförderungsleistungen ist diese Qualitätsminderung durch Verspätungen jedoch nicht stets anzunehmen. Ein Flug wird grundsätzlich nicht dadurch schlechter, dass er erst mit einer zeitlichen Verzögerung erbracht wird<sup>268</sup>. Bei einer Ankunftsverspätung ist in der Regel die Beförderungsleistung **qualitativ objektiv** nicht für jeden Fluggast beeinträchtigt, auch wenn es ganz von den persönlichen Umständen des Fluggastes abhängt, ob er die Ankunftsverspätung als Nachteil empfindet. Dies gilt gerade dann, wenn ein verspäteter Zubringerflug das Erreichen des Anschlussfluges verhindert hat. Sollte der Fluggast durch die Flugverspätung einen Verzögerungsschaden, wie die Mehrkosten eines Ersatzfluges, erlitten haben, kann der Fluggast diesen über die Regelungen des Schuldnerverzuges geltend machen. Daher kann nicht von einem objektiven Minderwert bei einer verspäteten Beförderungsleistung ausgegangen werden<sup>269</sup>.

<sup>260</sup> Vgl. zum Reisevertrag Rn. 215 ff.; *Palandt/Sprau*, § 633, Rn. 5 m. w. Nachw.

<sup>261</sup> *MK/Tönnner*, Nach § 651, Rn. 30; *Stefula/Thoß*, *TranspR* 2001, 248, 253; *Staudinger*, *RRa* 2005, 249, 254; *Janköster*, S. 326; *Führich*, Sonderbeilage Fluggastrechte, *MDR* 7/2007, S. 11.

<sup>262</sup> BGH *RRa* 2009, 242, 244; *MK/Ernst*, § 286, Rn. 119.

<sup>263</sup> BGH *RRa* 2009, 242, 244, Rn. 16 unter Hinweis auf *MK/Peters*, § 633, Rn. 175.

<sup>264</sup> So AG Passau *NJW* 1993, 1474 (Verzögerter Konzertbeginn) und LG Karlsruhe *NJW* 1994, 947, 948 (Verzögerter Beginn eines Kommunionessens); *Staudinger*, *RRa* 2005, 249, 255.

<sup>265</sup> AG Passau *NJW* 1993, 1474 (Verzögerter Konzertbeginn).

<sup>266</sup> LG Karlsruhe *NJW* 1994, 947, 948 (Verzögerter Beginn eines Kommunionessens).

<sup>267</sup> Vgl. näher Rn. 259, 314c.

<sup>268</sup> *Staudinger*, *RRa* 2005, 249, 255.

<sup>269</sup> BGH *RRa* 2009, 242, 244, Rn. 16.



## 9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

(5) Dieses Ergebnis berücksichtigt auch die **Interessen der Vertragsparteien**. Der betroffene Fluggast kann einen konkreten Verzögerungsschaden nach den Regeln des Verzugs geltend machen. Fluggäste, welche bei Verzug des Luftfrachtführers z.B. einen teureren Ersatzflug buchen, können diesen Verzögerungsschaden in der Regel nach §§ 280 I, II, 286 BGB geltend machen, da der Luftfrachtführer sein Nichtvertretenmüssen beweisen müsste, was nur schwer gelingen dürfte. Sollte der Reisende keinen Schaden erleiden oder nachweisen können, tut sich gleichwohl nach dem Urteil des EuGH vom 19. 11. 2009<sup>270</sup> bei einer erheblichen Ankunftsverzögerung von mehr als drei Stunden **keine Schutzlücke** auf. Dulden Fluggäste besonders belastende, namentlich besonders lange Verzögerungen und haben keinen ersatzfähigen Schaden, haben diese Fluggäste nunmehr auch einen Anspruch auf eine **pauschalierte Ausgleichszahlung** gegen das den Flug ausführende Luftfahrtunternehmen. Auf diesen Gesichtspunkt der Gleichbehandlung von Fluggästen, die von einer erheblichen Verspätung oder einer Flugannullierung betroffen sind, hat auch die Generalanwältin in ihren Schlussanträgen vom 2. 7. 2009 in diesem Vorabentscheidungsverfahren hingewiesen<sup>271</sup>. Auch der BGH erwägt in seinem Vorlagebeschluss in diesem Zusammenhang eine Schutzlücke, wenn man eine besonders lange Verzögerung nicht als Flugannullierung behandeln dürfte<sup>272</sup>. Diese Schutzlücke ist auch bei einer besonders langen Ankunftsverzögerung ohne Verzögerungsschaden zu erkennen, so dass der EuGH zu Recht im Anwendungsbereich der FluggastrechteVO eine pauschale Ausgleichszahlung fordert.

(6) Andererseits sind die **Interessen des Luftfahrtunternehmens** gewahrt, da bei Annahme eines Werkmangels bei einer Flugverspätung der Fluggast auch bei einer geringen Verzögerung den Flugpreis mindern könnte, da das Werkvertragsrecht entsprechend §§ 638 I 2, 323 V 2 BGB keine Bagatellgrenze kennt. Zudem wäre ein Minderungsanspruch verschuldensunabhängig, so dass die Fluggesellschaft mit erheblichen finanziellen Folgen zu rechnen hätte, selbst dann, wenn eine Flugverspätung auf höhere Gewalt zurückzuführen wäre<sup>273</sup>.

### X. Pflichtverletzungen außerhalb luftfahrttypischer Gefahren

#### 1. Vorrang des Einheitsrechts

1006 (1) Der geschädigte Fluggast hat aus dem **subsidiär geltenden Luftbeförderungsvertrag** bei einer schuldhaften Pflichtverletzung außerhalb einer luftfahrttypischen Gefahr vertragliche Schadensersatzansprüche, welche nicht vom vorrangigen Anwendungsbereich der Art. 17 und 21 MÜ erfasst werden (Art. 29 MÜ)<sup>274</sup>. Unter den **Begriff des Unfalls** an Bord des Flugzeugs oder beim Ein- und Aussteigen fallen nach ganz herrschender Meinung nur luftfahrttypische Gefahren wie Turbulenzen. Nicht unter den Begriff fallen Personenschäden ohne einen flugbetriebsbedingten Bezug. Nur typische, dem **Luftverkehr eigen-tümliche Gefahren** werden von der **Sperrewirkung des Art. 29 MÜ** erfasst<sup>275</sup>. Statt den Begriff der Gefahr zu verwenden, wäre es richtig von **luftfahrttypischer Kausalität** zu sprechen.

<sup>270</sup> EuGH, 19. 11. 2009 Sturgeon und Böck, C-402/07 und C-432/07, NJW 2010, 43.

<sup>271</sup> Verb. Rs. C-402/07 und C-432/07, RRA 2009, 178.

<sup>272</sup> BGH, 17. 7. 2007 – X ZR 95/06, NJW 2007, 3437 Rn. 17.

<sup>273</sup> Vgl. Staudinger, RRA 2005, 249, 255; MK/Tonner, Nach § 651, Rn. 30; Janköster, S. 329; Pohar, S. 151 für die Eisenbahnbeförderung; Fröhlich, S. 271.

<sup>274</sup> Vgl. bereits Rn. 928.

<sup>275</sup> Vgl. BGHZ 72, 389 = VersR 1979, 188; OLG Frankfurt/M TranspR 1984, 21; OLG Düsseldorf RRA 1997, 930 (Triebwerksschaden nicht typisch); AG Dortmund, 25. 9. 2009 – 421 C 1664/09, BeckRS 2009, 27596 (Verschütten von Kaffee durch Flugbegleiterin); AG Bad Homburg TranspR 1992, 223; Giemulla/Schmid, Art. 17, Rn. 12; Ruhwedel, S. 235; a.A. Schönwerth, Zur luftfahrttypischen Kausalität, TranspR 1992, 11; ders., in: Geigel, 49. Kap., Rn. 45; Jahnke, S. 183 ff., 209.

(2) Realisiert sich dagegen seinem privaten Lebensbereich sekundären allgemeinen Vorschriften §§ 280 I, 241 II BGB bzw. d. BGB<sup>277</sup>. Insofern ist allerdings, chen Luftfrachtführer und sein

(3) Auch bei einer **Ankun** für luftfahrttypische Risiken in nen Lebensrisikos nicht von A störungsrecht des jeweiligen L

#### 2. Einzelfälle

Als nicht flugbetriebsbed

- das **Stolpern** über eine Treppe
- eine Erfrierung durch **Trock** wardess<sup>280</sup>,
- verdorbene **Bordverpflegu**
- ein nicht geklärtes **Abhandl**
- eine **allergische Reaktion** Desinfektionsmitteln im Flug
- eine **Langstreckenthromb** (81 cm)<sup>284</sup>,
- eine **Flugzeugentführung**
- das versehentliche **Herabst** einer Schusseligkeit der Stew
- die durch **Feuchtigkeit** auf
- ein Sturz auf der **Treppe** zu
- **Verbrühen mit heißem K** Fluggast verschüttet wurde<sup>285</sup>
- Ausrutschen beim Aufstehen in die zuvor eine Decke verp

<sup>276</sup> Vgl. zum Begriff Allgemein

<sup>277</sup> Ruhwedel, S. 235.

<sup>278</sup> Vgl. näher Rn. 1102.

<sup>279</sup> AG Frankfurt/M TranspR 1

<sup>280</sup> LG Düsseldorf TranspR 199

<sup>281</sup> Vgl. Rn. 983 m.w. Nachw.

<sup>282</sup> AG Bad Homburg TranspR

<sup>283</sup> OLG Frankfurt/M RRA 19

<sup>284</sup> OLG Frankfurt/M RRA 20

RRA 2002, 43; LG München I RR

burg RRA 2005, 40; Noll, RRA 200

<sup>285</sup> Schmid VersR 1986, 17 m.w.

führung ja, Druckabfall nein); Kalm

<sup>286</sup> LG Düsseldorf RRA 2003, 1

<sup>287</sup> OLG München RRA 2003, 1

<sup>288</sup> AG Frankfurt/M RRA 2005,

<sup>289</sup> LG Frankfurt/M, 16. 12. 200

wandte ägyptisches Recht an, weil s

Staudinger, RRA 2006, 146); AG Do

schütten von Kaffee durch Flugbegl

<sup>290</sup> KG Berlin RRA 2009, 92.



(2) Realisiert sich dagegen eine Gefahr, die der Fluggast auch sonst in gleicher Weise in seinem privaten Lebensbereich (**allgemeines Lebensrisiko**)<sup>276</sup> ausgesetzt ist, gelten die subsidiären allgemeinen Vorschriften der Leistungsstörungen des Luftbeförderungsvertrages nach §§ 280 I, 241 II BGB bzw. die Vorschriften der unerlaubten Handlung nach §§ 823, 831 BGB<sup>277</sup>. Insoweit ist allerdings eine kausale schuldhaftige Pflichtverletzung durch den vertraglichen Luftfrachtführer und seine Erfüllungsgehilfen nachzuweisen (§§ 276, 278 BGB).

(3) Auch bei einer **Ankunftsflugverspätung** ist eine haftungsbegründende Kausalität für luftfahrttypische Risiken in der Form zu bejahen, dass Gefahren des privaten allgemeinen Lebensrisikos nicht von Art. 19 MÜ erfasst werden, sondern vom subsidiären Leistungsstörungenrecht des jeweiligen Luftbeförderungsvertrages<sup>278</sup>.

## 2. Einzelfälle

Als **nicht flugbetriebsbedingt** bei Personenschäden wurden angesehen

1007

- das **Stolpern** über eine Teppichleiste im Flugzeug<sup>279</sup>,
- eine Erfrierung durch **Trockeneis** bei einer unsachgemäßen Behandlung durch die Stewardess<sup>280</sup>,
- verdorbene **Bordverpflegung**<sup>281</sup>,
- ein nicht geklärtes **Abhandenkommen** eines Schmucks während des Fluges<sup>282</sup>,
- eine **allergische Reaktion** nach dem behördlich vorgeschriebenen Versprühen von Desinfektionsmitteln im Flugzeug<sup>283</sup>,
- eine **Langstreckenthrombose** durch den Flug, wenn der Sitzabstand ausreichend ist (81 cm)<sup>284</sup>,
- eine **Flugzeugentführung** und ihre Folgen<sup>285</sup>,
- das versehentliche **Herabstoßen einer Kaffeekanne** vom Servierwagen auf Grund einer Schusseligkeit der Stewardess<sup>286</sup>,
- die durch **Feuchtigkeit** auf dem Boden eines Flugsteigs bedingte Rutschgefahr<sup>287</sup>,
- ein Sturz auf der **Treppe zum Fluggate** innerhalb des Flughafengebäudes<sup>288</sup>,
- **Verbrühen mit heißem Kaffee**, der aus Unachtsamkeit vom Bordpersonal über dem Fluggast verschüttet wurde<sup>289</sup>,
- Ausrutschen beim Aufstehen vom Flugsitz auf einer am **Boden liegenden Plastikfolie**, in die zuvor eine Decke verpackt war<sup>290</sup>.

<sup>276</sup> Vgl. zum Begriff Allgemeines Lebensrisiko Rn. 246 ff.

<sup>277</sup> Ruhwedel, S. 235.

<sup>278</sup> Vgl. näher Rn. 1102.

<sup>279</sup> AG Frankfurt/M TranspR 1992, 30; LG Frankfurt/M TranspR 1991, 443.

<sup>280</sup> LG Düsseldorf TranspR 1992, 29.

<sup>281</sup> Vgl. Rn. 983 m.w. Nachw.

<sup>282</sup> AG Bad Homburg TranspR 1992, 222.

<sup>283</sup> OLG Frankfurt/M RRA 1997, 139 = TranspR 1998, 362.

<sup>284</sup> OLG Frankfurt/M RRA 2002, 273 = NJW 2003, 905 = NZV 2003, 133; LG Frankfurt/M RRA 2002, 43; LG München I RRA 2001, 165 (keine pVV des Luftbeförderungsvertrages); AG Duisburg RRA 2005, 40; Noll, RRA 2002, 9; Zimmermann, RRA 2004, 4.

<sup>285</sup> Schmid VersR 1986, 17 m.w. Nachw.; a.A. Gießen, ZVglRWiss 82 (1983), S. 36 ff. (Flugzeugentführung ja, Druckabfall nein); Kuhn, VersR 1987, 447; vgl. daneben auch § 1 OEG.

<sup>286</sup> LG Düsseldorf RRA 2003, 172.

<sup>287</sup> OLG München RRA 2003, 269.

<sup>288</sup> AG Frankfurt/M RRA 2005, 136.

<sup>289</sup> LG Frankfurt/M, 16. 12. 2005 – 2-01 S 182/01, NJW-RR 2006, 706 = RRA 2006, 86 (Gericht wandte ägyptisches Recht an, weil sich der Unfall an Bord eines ägyptischen Flugzeugs ereignete, krit. Staudinger, RRA 2006, 146); AG Dortmund, 25. 9. 2009 – 421 C 1664/09, BeckRS 2009, 27596 (Verschütten von Kaffee durch Flugbegleiterin).

<sup>290</sup> KG Berlin RRA 2009, 92.