

§ 36 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über Fluggastrechte

Schrifttum: *Balfour, John*, „The Extraordinary Circumstances“ Defence in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v. Alitalia, ZLW 2009, 224 ff.; *Bartlik*, Der „außergewöhnliche Umstand“ nach dem Urteil des EuGH in der Rechtssache Wallentin-Hermann gegen Alitalia, RRa 2009, 272; *Eurobarometer Spezial 319* (Fluggastrechte im Auftrag der EU-Kommission, 2010), www.ec.europa.eu; *Fongern*, Praxisforum: Ansprüche aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004, VRR 2008, 284; *Führich*, Entschädigung bei Überbuchung von Linienflügen, NJW 1997, 1044; *ders.*, Sonderbeilage MDR Heft 7/2007: Die Fluggastrechte der VO (EG) Nr. 261/2004 in der Praxis; *ders.*, Zur Verlegung und Verspätung von Flügen bei Pauschalreisen und nach der VO (EG) Nr. 261/2004. Zugleich eine Besprechung von AG Oberhausen, Urt. v. 11. 12. 2006 – 35 C 2313/06, RRa 2007, 58; *ders.*, BGH: Keine Haftung des Reiseveranstalters aus EG-FluggastrechteVO, LMK 2008, 266064, Anmerkung zu BGH, Beschl. v. 11. 3. 2008 – X ZR 49/07, NJW 2008, 2119; *ders.*, Ausgleichsleistung nach LH-Streik?, RRa 2010, 57; *Giemulla*, Überbuchung bei Luftbeförderungen, EuZW 1991, 367; *Giemulla/Schmid*, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht Bd. 1, 2, 3; *dies.*, Europäisches Luftverkehrsrecht; *Giesecke*, Passagierrechte und technische Defekte, TranspR 2009, 213; *Hofmann/Grabherr*, Luftverkehrsgesetz, 2009; *Janköster*, Fluggastrechte im internationalen Luftverkehr, Diss. Konstanz 2009; *Karsten*, Passagierrechte und Passagierbegriff im Gemeinschaftsrecht und die Überarbeitung des Gemeinschaftlichen Besitzstandes im Verbraucherrecht, Verbraucher und Recht, VuR 2008, 201; *ders.*, Im Fahrwasser der Athener Verordnung zu Seereisenden: Neuere Entwicklungen des europäischen Passagierrechts, VuR 2009, 213 ff.; *Keiler*, Passagierdaten auf dem Flug in die USA. Neues Abkommen der EU mit den USA über die Weitergabe von Passagierdaten, ZVR 2006, 484; *ders.*, Reisemangel durch Vorverlegung des Rückfluges. Ansprüche nach der Pauschalreise-RL und der Fluggäste-VO, ZAK (Zivilrecht aktuell Österreich) 2007, 261; *Kinga*, Application of Regulation (EC) No. 261/2004 on Denied Boarding, Cancellation and Long Delay of flights, Air and Space Law 2007, 93; *Kummer*, Zur Abgrenzung der „großen Verspätung“ von der „Annullierung“ eines Fluges. Einige Überlegungen zum Beschluss des BGH, RRa 2007, 233, RRa 2008, 14; *Kummer*, Die höchstrichterliche Rechtsprechung (EuGH und BGH) des Jahres 2009 zu den Fluggastrechten, RRa 2009, 267; *ders.*, DAR 2009, 121; *Koller*, Transportrecht, 6. Aufl. 2007; *Leffers*, Reisepreiserminderung und Ausgleichsleistung nach der VO (EG) Nr. 261/2004, RRa 2008, 258; *Lehmann*, Wo verklagt man Billigflieger wegen Annullierung, Überbuchung oder Verspätung von Flügen?, NJW 2007, 1500; *ders.*, Gerichtsstand bei Klagen wegen Annullierung einer Flugreise, NJW 2010, 655; *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, Rs. C-204/08 – Rehder / Baltic Air; TranspR 2009, 303; *Mühlbauer*, Die Verbesserung des Schutzes der Fluggäste durch die EG-VO Nr. 2027/97, VersR 1998, 1335; *Mühlbauer*, VersR 2001, 1480; *Müller-Rostin*, Rechtliche Unsicherheiten bei der Neuregelung von Fluggastrechten – eine kritische Würdigung der VO (EG) Nr. 261/2004 und zugleich eine Erwiderung zu Schmid in NJW 2006, 1841, NZV 2007, 242; *ders.*, Verordnung (EG) Nr. 261/2004: Ein Zwischenruf; *Peterhoff*, Die Rechte des Flugreisenden im Überblick, TranspR 2007, 103; *Reich*, Anmerkung zu EuGH, 10. 1. 2006 – C 344/04, EuZW 2006, 112; *Rennig*, Der „letzte Zielort“ i. S. d. Art. 7 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004, RRa 2008, 58; *Saalfrank*, Anm. zu AG Simmern, Urt. v. 10. 6. 2005 – 3 C 687/04, RRa 2005, 279, in: RRa 2007, 272; *Schladebach*, Europäisches Luftverkehrsrecht: Entwicklungsstand und Perspektiven, EuR 2006, 773; *Schmid R.*, Das Zusammenspiel von internationalen und europäischen Vorschriften zur Haftung für Passagier- und Gepäckschäden im internationalen Luftverkehr, RRa 2004, 198; *ders.*, Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Europäischer Verbraucherschutz mit Nachbesserungsbedarf, ZLW 2005, 373; *ders.*, Rechtsprobleme bei der Luftbeförderung im Rahmen von Flugpauschalreisen, NJW 2005, 1168; *ders.*, Fluggastrechte – Unehrlisches Lamentieren der Airlines, Editorial NJW Heft 5/2006; *ders.*, Die Bewährung der neuen Fluggastrechte in der Praxis, NJW 2006, 1841; *ders.*, Fluggastrechte in der Praxis – Ein Überblick über Entscheidungen zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004 mit Anmerkungen, NJW 2007, 261; *ders.*, Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – eine „Sagrada familia“ des Fluggastrechts? Oder: Droht der Rückbau der Fluggastrechte durch den Europäischen Gerichtshof?, RRa 2008, 202; *Schollmeyer*, Die Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr zwischen Warschau, Montreal und Brüssel, IPRax 2004, 78; *Schwenk/Giemulla*, Handbuch des

Luftverkehrsrechts, 3. Auflage, 2004, 2004 über rechtlichen, europäischen sowie Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen des Lufttransportrecht – Das anw 2006, 146; *ders.*, Der Begriff „Str Internet-Buchung von Reisen un Luftverkehr, RRa 2009, 219; *Sta Eisenbahn- sowie Reiseversiche tuelle Entwicklungen, NJW 2007 Luftbeförderung nach der Brüssel tzung und Annullierung im Luftve 3437), NJW 2007, 3392; *ders.*, Pr Das Urteil des BGH in den Rech nung über Ausgleichsleistungen l 2004, 20; *ders.*, Die Haftung von unter europäischem Einfluss, Kap 734; *ders.*, Der Luftbeförderungsve 1854; *ders.*, Die EG-Verordnungen *ders.*, Fluggastrechte und der EuG European Union, Yearbook of Co Fluggastrechte durch die Verordn ordnungen Brüssel I, Rom I und *Schuber*, Konkurrenzen der VO (E einer Verspätung, Nichtbeförderu 2006, 340.*

- I. Überblick
- 1. Bedeutung der Flugga
 - a) Schutz durch standa
 - b) Fluggastrechte vor I
 - c) Inkrafttreten
- 2. Wesentlicher Inhalt
- 3. Systematische Stellung
 - a) Vereinbarkeit mit M
 - b) Europäisches Luftbe
 - c) Luftverkehrsgesetz
- II. Anwendungsbereich d
 - 1. Gegenstand und Begr
 - 2. Örtlicher Anwendung
 - a) Grundsatz
 - b) Hin- und Rückflig
 - c) Umsteigen
 - 3. Sachlicher Anwendung
 - 4. Anspruchsteller und A
- III. Nichtbeförderung
- 1. Begriff der Nichtbefö
 - a) Legaldefinition und
 - b) Überbuchung als N
 - c) Tatsächliche Nichtw
 - d) Umbuchung auf and
- 2. Rechtsfolgen der Nich
 - a) Suche nach Freiwil
 - b) Ansprüche bei Nich
- IV. Annullierung des Flug
 - 1. Begriff der Annullieru
 - 2. Rechtsfolgen

Luftverkehrsrechts, 3. Auflage, 2005; *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; *dies.*, Neuregelung über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste, *NJW* 2004, 1897; *Staudinger, A.*, Internationales Lufttransportrecht – Das anwendbare Recht bei grenzüberschreitender Personenbeförderung, *RRa* 2006, 146; *ders.*, Der Begriff „Streik“ in der Verordnung (EWG) Nr. 295/91, *RRa* 2006, 254; *ders.*, Internet-Buchung von Reisen und Flügen, *RRa* 2007, 98; *ders.*, Praktikertipps zum Erfüllungsort im Luftverkehr, *RRa* 2009, 219; *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.*, Abgrenzung zwischen großer Verspätung und Annullierung im Luftverkehrsrecht – eine neue Aufgabe für den EuGH? (BGH *NJW* 2007, 3437), *NJW* 2007, 3392; *ders.*, Praktikertipps zum Erfüllungsort im Luftverkehr, *RRa* 2009, 219; *ders.*, Das Urteil des BGH in den Rechtssachen *Sturgeon* und *Böck*, *RRa* 2010, 10; *Tönnner*, Die EG-Verordnung über Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung, Annullierung und großer Verspätung, *RRa* 2004, 20; *ders.*, Die Haftung von Luftfahrtunternehmen, in: *Gebauer/Wiedmann* (Hrsg.), *Zivilrecht unter europäischem Einfluss*, Kapitel 13a; *ders.*, Anm. zu BGH, 11. 1. 2005 – X ZR 118/03, *JZ* 2005, 734; *ders.*, Der Luftbeförderungsvertrag zwischen europäischer und globaler Regulierung, *NJW* 2006, 1854; *ders.*, Die EG-Verordnungen und der Spielraum des nationalen Gesetzgebers, *VuR* 2009, 201 f.; *ders.*, Fluggastrechte und der EuGH, *VuR* 2009, 209 ff.; *Várney*, Grounded? Air Passenger Rights in the European Union, *Yearbook of Consumer Law*, 2008, Vol. 2, S. 171–199; *Wagner Beate*, Verbesserung der Fluggastrechte durch die Verordnung (EG) Nr. 261/2004? *VuR* 2006, 337; *Wagner, Rolf*, Die EG-Verordnungen Brüssel I, Rom I und Rom II aus Sicht des Transportrechts, *TranspR* 2009, 281 ff.; *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.

	Übersicht	Rn.
I. Überblick		1008
1. Bedeutung der FluggastrechteVO		1008
a) Schutz durch standardisierte Leistungen		1008
b) Fluggastrechte vor BGH und EuGH		1009
c) Inkrafttreten		1011
2. Wesentlicher Inhalt		1012
3. Systematische Stellung zwischen Einheitsrecht und nationalem Recht		1013
a) Vereinbarkeit mit Montrealer Übereinkommen		1013
b) Europäisches Luftbeförderungsrecht		1014
c) Luftverkehrsgesetz		1015
II. Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 261/2004		1016
1. Gegenstand und Begriffsbestimmungen		1016
2. Örtlicher Anwendungsbereich		1017
a) Grundsatz		1017
b) Hin- und Rückflug getrennte Flüge		1018
c) Umsteigen		1019
3. Sachlicher Anwendungsbereich		1020
4. Anspruchsteller und Anspruchsgegner		1021
III. Nichtbeförderung		1023
1. Begriff der Nichtbeförderung		1023
a) Legaldefinition und vertretbare Gründe der Nichtbeförderung		1023
b) Überbuchung als Nichtbeförderung		1024
c) Tatsächliche Nichtweiterbeförderung bei verpasstem Anschlussflug		1025
d) Umbuchung auf anderen Flug		1026
2. Rechtsfolgen der Nichtbeförderung		1027
a) Suche nach Freiwilligen und ihre Ansprüche		1027
b) Ansprüche bei Nichtbeförderung		1028
IV. Annullierung des Fluges		1029
1. Begriff der Annullierung		1029
2. Rechtsfolgen		1030

	Rn.
a) Ansprüche ohne Entlastungsmöglichkeit	1030
b) Ansprüche mit Entlastungsmöglichkeiten	1031
3. Rechtzeitige Information	1032
4. Außergewöhnliche und unvermeidbare Umstände	1033
a) Begriff der außergewöhnlichen Umstände	1033
b) Außergewöhnliche Umstände und zumutbare Maßnahmen	1034
c) Technische Probleme und Flugsicherheit	1035
d) Wetterbedingungen	1036
e) Streik	1037
f) Höhere Gewalt und Flugausfälle wegen Vulkanasche	1038
V. Verspätung	1039
1. Begriff	1039
2. Rechtsfolgen	1040
3. Abgrenzung von Verspätung und Annullierung	1041
a) Entscheidung des EuGH	1041
b) Verschiedene Rechtsfolgen	1042
c) Aufgabe der Flugplanung	1043
d) Zeitverlust von drei Stunden	1044
e) Kürzung der Ausgleichszahlung	1045
f) Außergewöhnliche Umstände	1046
VI. Ausgleichsanspruch	1047
1. Rechtsnatur	1048
2. Höhe	1049
VII. Unterstützungsleistungen	1050
VIII. Betreuungsleistungen	1050
1. Rechtsnatur	1051
2. Leistungen	1052
IX. Weitere Ansprüche der Verordnung	1052
1. Höher- und Herabstufung	1053
2. Vorrang von Personengruppen	1054
3. Informationspflichten	1055
4. Regressansprüche	1056
5. Verstöße	1057
X. Weitergehende Ansprüche	1057
1. Montrealer Übereinkommen	1057
a) MÜ neben FluggastrechteVO bei Verspätung	1058
b) Höchstgrenze	1059
2. Schadensersatzansprüche aus Luftbeförderungsvertrag	1059
a) Schäden bei Nichterfüllung und Annullierung	1060
b) Schäden außerhalb luftfahrttypischer Ereignisse	1061
c) Anrechnung der Ausgleichsleistung	1062
3. Preisminderung beim Luftbeförderungsvertrag	1063
4. Reisevertragliche Ansprüche	1063
a) Vorrang des Reisevertrages	1064
b) Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung	1065
c) Reisepreisminderung	1065a
d) Kündigung wegen Mangels	1066
e) Schadensersatz	1067
XI. Probleme der Rechtsdurchsetzung	1067
1. Anwendbares Recht	1068
2. Verjährung	1069
3. Gerichtsstand	1069
a) Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft	1070
b) Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten	1070

1. Bedeutung der Fluggastrechte

a) Schutz durch standardisierte

(1) Die VO (EG) Nr. 261/2004 Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen bei Annullierung oder großer Verspätung (VO)¹ schafft als Novelle der bisherigen Rechtslage einen verbesserten Schutz der Rechte als standardisierte Leistungen. Die Verordnung (EWG) Nr. 295/91 zwar ein Gesetz, die Zahl der gegen ihren Willen an Bord desselben galt für nicht angekündigte Fluggäste wollte deshalb die mit der Verordnung von Luftfahrtunternehmen zu unterstützen unterliegt⁴. Da die Unterscheidung zwischen Deutlichkeit verliert, sollte der Schutz nicht beschränken, sondern sich auch auf den Rahmen von Pauschalreisen im Rahmen von FluggastrechteVO verpflichtet wird, das einen Flug durchzuführen hängt davon, ob der Flug mit einer Besatzung gemieteten Luftfahrzeugen

(2) Damit sind keine vertraglichen Luftfahrtunternehmen geschaffen gegen das den Flug tatsächlich abzufliegen den Fluggästen tatsächlich ein Schicksal umfassendes Regelwerk für sämtliche befördert wird. Vielmehr werden Nichtbeförderung, Annullierung

b) Fluggastrechte vor BGH

(1) Die FluggastrechteVO betrifft Fluggästen, aber auch den Reiseveranstalter erhebliche Probleme in der Rechtsprechung nach Art. 17 der VO erhebliche und bezüglich des Entschuldigens Annullierung erkannt⁷. Die VO b

¹ ABIEG Nr. L 46, S. 1; vgl. die Zusammenfassung

² ABIEG Nr. L 036 v. 8. 2. 1991 II 2 und Führich, Reiserecht, Voranmeldung bei Überbuchung von Linienreiserecht, RRA 1998, 87; Gieseler

³ Das Gemeinschaftsrecht betrifft FluggastrechteVO.

⁴ Vgl. Erwägungsgrund Nr. 3, 4

⁵ Vgl. Erwägungsgrund Nr. 7

⁶ So BGH RRA 2009, 239, 241

⁷ KOM (2007) 168.

I. Überblick

1. Bedeutung der FluggastrechteVO

a) Schutz durch standardisierte Leistungen

(1) Die VO (EG) Nr. 261/2004 vom 11. 2. 2004 über eine gemeinsame Regelung für 1008 Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen (nachfolgend: FluggastrechteVO bzw. VO)¹ schafft als Novelle der bisherigen VO (EWG) Nr. 265/91 (ÜberbuchungsVO)² einen verbesserten Schutz der Rechte von Fluggästen durch Schaffung von Mindestrechten als standardisierte Leistungen. Die Kommission war der Meinung, dass durch die Verordnung (EWG) Nr. 295/91 zwar ein grundlegender Schutz für die Fluggäste geschaffen wurde, die Zahl der gegen ihren Willen nicht beförderten Fluggäste sei aber immer noch zu hoch; dasselbe galt für nicht angekündigte Annullierungen und große Verspätungen. Die Gemeinschaft wollte deshalb die mit der genannten Verordnung festgelegten Schutzstandards erhöhen, um die Fluggastrechte zu stärken und um sicherzustellen, dass die Geschäftstätigkeit von Luftfahrtunternehmen³ in einem liberalisierten Markt harmonisierten Bedingungen unterliegt⁴. Da die Unterscheidung zwischen Linienflugverkehr und Bedarfsflugverkehr an Deutlichkeit verliert, sollte der Schutz sich nicht auf Fluggäste im Linienflugverkehr beschränken, sondern sich auch auf Fluggäste im Bedarfsflugverkehr, einschließlich **Flügen im Rahmen von Pauschalreisen**, erstrecken. Ganz entscheidend ist hierbei die Tatsache, dass durch die FluggastrechteVO nur das **ausführende Luftfahrtunternehmen verpflichtet** wird, das einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt, und zwar unabhängig davon, ob der Flug mit einem eigenen Luftfahrzeug oder mit einem mit oder ohne Besatzung gemieteten Luftfahrzeug oder in sonstiger Form durchgeführt wird⁵.

(2) Damit sind **keine vertraglichen Rechte des Fluggastes** gegen sein vertragliches Luftfahrtunternehmen geschaffen worden, sondern gesetzliche Ansprüche als Mindestrechte gegen das den Flug tatsächlich ausführende Luftfahrtunternehmen unabhängig davon, ob den Fluggästen tatsächlich ein Schaden entstanden ist⁶. Die FluggastrechteVO enthält kein umfassendes Regelwerk für sämtliche Fluggastrechte wenn ein Fluggast nicht oder verspätet befördert wird. Vielmehr werden nur gesetzliche, außervertragliche Mindestrechte bei Nichtbeförderung, Annullierung und großer Abflugverspätung geschaffen.

b) Fluggastrechte vor BGH und EuGH

(1) Die FluggastrechteVO bereitet in der Praxis den Luftfahrtunternehmen und ihren 1009 Fluggästen, aber auch den Reiseveranstaltern, den Rechtsberatern und den Gerichten erhebliche Probleme in der Rechtsanwendung. So hat die Kommission in ihrem Bericht nach Art. 17 der VO erhebliche Mängel bei der Abgrenzung Verspätung und Annullierung und bezüglich des Entschuldigungsgrundes der außergewöhnlichen Umstände bei der Annullierung erkannt⁷. Die VO beschäftigt trotz der verhältnismäßig geringen Streitwerte

¹ ABLEG Nr. L 46, S. 1; vgl. hierzu bereits Rn. 926, 945 ff. und das vorstehende Schrifttumsverzeichnis.

² ABIEG Nr. L 036 v. 8. 2. 1991, S. 5; abgedr. bei *Giemulla/Schmid/von Elm*, Recht der Luftfahrt, II 2 und *Führich*, Reiserecht, Voraufgabe 4. Aufl. 2002, Anhang II Nr. 14.; zum Inhalt *Führich*, Entschädigung bei Überbuchung von Linienflügen, NJW 1997, 1044; *Führich*, EG-ÜberbuchungsVO und Reiserecht, RRA 1998, 87; *Giemulla*, Überbuchung bei Luftbeförderungen, EuZW 1991, 367.

³ Das Gemeinschaftsrecht bezeichnet den Luftfrachtführer als Luftfahrtunternehmen, vgl. Art. 2a FluggastrechteVO.

⁴ Vgl. Erwägungsgrund Nr. 3, 4.

⁵ Vgl. Erwägungsgrund Nr. 7 und Rn. 1022.

⁶ So BGH RRA 2009, 239, 241, Rn. 13.

⁷ KOM (2007) 168.

9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

nicht nur in erheblichem Umfang die Instanzgerichte⁸, sondern auch den BGH⁹ und den EuGH¹⁰.

(2) Seit dem Inkrafttreten hat sich der BGH in mehreren Entscheidungen¹¹ mit der Auslegung von Unklarheiten zu beschäftigen, wobei er in zwei Verfahren¹² seiner Verpflichtung aus Art. 267 AEU folgte und dem EuGH die gemeinschaftsrechtlichen Zweifelsfragen zur Vorabentscheidung vorgelegt hat. Da die Instanzgerichte im Gegensatz zum BGH nicht zur Vorlage nach verpflichtet sind, wäre es wünschenswert, wenn der BGH bei Zweifelsfragen der FluggastrechteVO eine gemeinschaftsrechtlich verbindliche Vorabentscheidung des EuGH einholt. Der EuGH hatte sich im gleichen Zeitraum mehreren Vorabentscheidungsverfahren¹³ mit der Auslegung von unbestimmten Rechtsbegriffen der VO auseinanderzusetzen. Gleichwohl ist der Gemeinschaftsgesetzgeber aufgefordert, die FluggastrechteVO zu überarbeiten und den in der Praxis wichtigen Regelungsbereich widerspruchsfrei zu gestalten¹⁴. Dies gilt insbesondere nach der Entscheidung vom 19. 11. 2009 zur Ausgleichsleistung bei Flugverspätung, welche zwingt, die FluggastrechteVO nachzubessern.

c) Inkrafttreten

- 1011 Der Erlass der FluggastrechteVO wurde auf Art. 80 II EGV (Art. 100 II AEU) gestützt und sie trat nach Art. 19 am **17. 2. 2005 in Kraft**. Das AG Düsseldorf weist zurecht darauf hin, dass die VO (EG) Nr. 261/2004 auch dann Anwendung findet, wenn zwar der Vertragsschluss des Beförderungsvertrages vor Geltung dieser VO erfolgte, die Nichtbeförderung (hier ersatzweise Beförderung) jedoch erfolgte, nachdem die VO in Kraft getreten war¹⁵.

⁸ Vgl. Überblick *Führich*, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 1 ff.; *Schmid*, NJW 2006, 1841; *ders.*, NJW 2007, 261; *ders.*, RRA 2008, 202; nach § 119 I Nr. 1 lit. b VVG geht der Rechtszug vom AG zum OLG, wenn eine Partei ihren allgemeinen Gerichtsstand nicht in Deutschland hat.

⁹ Vgl. *Kummer*, Stand der höchstrichterlichen Rechtsprechung zu den Fluggastrechten, DAR 2009, 121; *ders.*, Die höchstrichterliche Rechtsprechung (EuGH und BGH) des Jahres 2009 zu den Fluggastrechten, RRA 2009, 267.

¹⁰ Vgl. *Tonner*, Fluggastrechte und der EuGH, VuR 2009, 2009.

¹¹ BGH, 17. 7. 2007 – X ZR 95/06 (Annullierung), NJW 2007, 3437 = EuZW 2007, 709 = BeckRS 2007, 13482 = RRA 2007, 233 = TranspR 2007, 363 = VersR 2008, 277; BGH, 11. 3. 2008 – X ZR 49/07 (Nichtbeförderung), NJW 2008, 2119 = RRA 2008, 175 = NJW 2008, 2119 = BeckRS 2008, 08099 = DAR 2008, 467, Besprechung *Führich*, LMK 2008, 266064 (Heft 9/2008); BGH, 7. 10. 2008 – X ZR 96/06, NJW 2009, 285 = EuZW 2009, 93 = BeckRS 2008, 23820 = DAR 2009, 142 = RiW 2009, 87 = RRA 2009, 89 = VersR 2009, 522 = VuR 2009, 230, Besprechung *Führich*, LMK 2009, 273370 (Heft 1/2009); BGH, 14. 10. 2008 – X ZR 35/08, RRA 2009, 91 = NJW 2009, 360; BGH, 30. 4. 2009 – Xa ZR 78/08, RRA 2009, 239 = NJW 2009, 2740 = EuZW 2009, 586 = BeckRS 2009, 20181 = MDR 2009, 1033 = RiW 2009, 638 = RRA 2009, 239 = TranspR 2009, 320; BGH, 28. 5. 2009 – Xa ZR 113/08, NJW 2009, 2743 = RRA 2009, 242; BGH, 10. 12. 2009 – Xa ZR 61/08, RRA 2010, 90 = NJW 2010, 1526; BGH, 26. 11. 2009 – Xa ZR 132/08, RRA 2010, 85 = EuZW 2010, 271 = NJW 2010, 1522; BGH, 18. 2. 2010 – Xa ZR 95/06, RRA 2010, 93.

¹² BGH, 17. 7. 2007 – X ZR 95/06 (Annullierung), NJW 2007, 3437 = EuZW 2007, 709 = BeckRS 2007, 13482 = RRA 2007, 233 = TranspR 2007, 363 = VersR 2008, 277; BGH, 7. 10. 2008 – X ZR 96/06 (Nichtbeförderung), NJW 2009, 285 = EuZW 2009, 93 = BeckRS 2008, 23820 = DAR 2009, 142 = RiW 2009, 87 = RRA 2009, 89 = VersR 2009, 522 = VuR 2009, 230, Besprechung *Führich*, LMK 2009, 273370 (Heft 1/2009).

¹³ EuGH, 10. 1. 2006, IATA und ELFFA, C-344/04, Slg. I 2006, 443 = NJW 2006, 351 = EuZW 2006, 112 = DAR 2006, 201 = RRA 2006, 127; Besprechung *Tonner* NJW 2006, 1854; EuGH, 10. 7. 2008, Emirates/Schenkel, C-173/07; EuGH, 22. 12. 2008, Wallentin-Hermann/Alitalia, C-549/07, NJW 2009, 347 = RRA 2009, 35 = EuZW 2009, 111; EuGH, 9. 7. 2009, Rehder/Air Baltic, C-204/08, RRA 2009, 234 = NJW 2009, = EuZW 2009, 569 m. Anm. *Leible*; EuGH, 19. 11. 2009, Sturgeon und Böck, C-402/07 und C-432/07, NJW 2010, 43 = RRA 2009, 282 = EuZW 2009, 890, Schlussanträge der Generalanwältin Sharpston v. 2. 7. 2009, RRA 2009, 179.

¹⁴ *Keiler*, ZVR 2009, 236, 341.

¹⁵ AG Düsseldorf, 20. 1. 2006, 41 C 12316/05, RRA 2006, 130 m. Anm. *Themann*.

2. Wesentlicher Inhalt

(1) Gegenüber der bisherigen Ausgleichsleistungen vor einer Beförderung (wie Überbuchung) und größerer Verspätung auch für Charterflüge, so das fluchtunternehmen haben. D schaft beginnen und für Flüg Drittstaaten in die Gemein

(2) Bei einer **Nichtbeförderung** nehmen zunächst nach Freieine Gegenleistung anzubieten, können ihre Flüge umsetzen. Bis dahin werden sie eine streckenabhängige ven mit 7 bis 9).

(3) Um **Annullierung** veranlasst werden, die Fluggastrechten und ihnen darüber so dass die Fluggäste um die men den Fluggästen eine A bieten, es sei denn, die Ann auch dann nicht hätten ver den wären. Fluggästen, dere Flugpreises oder eine ander

(4) Fluggäste, deren **Kurzverspäten**, werden angemessung des Flugpreises ab unter zufrieden stellenden satz zur Nichtbeförderung gleichszahlungen geleistet. 19. 11. 2009¹⁷ im Interess Diese schwanken bei Kurz können um die Hälfte gek leranzzeiten erreicht (Art. 4

(5) Bei einer Herabstufung Verspätung in eine niedrig Minderungsbeträge zur An verlangt werden (Art 12). die Fluggastrechte verpflich che, insbesondere nach den

3. Systematische Stellung

a) Vereinbarkeit mit I

(1) Im internationalen Übereinkommen eine voll fen. Die wichtigste Haftung

¹⁶ Vgl. Erwägungsgrund 1

¹⁷ EuGH, 19. 11. 2009, S 2009, 282.

2. Wesentlicher Inhalt

(1) Gegenüber der bisherigen ÜberbuchungsVO sieht die Neuregelung erheblich höhere Ausgleichsleistungen vor und erfasst in ihrem **Anwendungsbereich** nicht nur bei Nichtbeförderung (wie Überbuchung), sondern auch bei Streichungen von Flügen (Annullierung) und größerer Verspätung (ab zwei Stunden). Sie gilt nicht nur für Linien-, sondern auch für Charterflüge, so dass auch Pauschalreisende Ansprüche gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen haben. Die Verordnung gilt hierbei für alle Flüge, die in der Gemeinschaft beginnen und für Flüge von Luftfahrtunternehmen mit Sitz in der Gemeinschaft aus Drittstaaten in die Gemeinschaft.

(2) Bei einer **Nichtbeförderung** eines Fluggastes hat das ausführende Luftfahrtunternehmen zunächst nach Freiwilligen zu suchen, die auf den Flug verzichten und diesen dafür eine Gegenleistung anzubieten. Fluggäste, welche nicht verzichten und nicht befördert werden, können ihre Flüge unter Rückerstattung des Flugpreises stornieren oder diese fortsetzen. Bis dahin werden sie angemessen betreut. Als Ausgleich für die Nichtbeförderung ist eine streckenabhängige verschuldensunabhängige Ausgleichszahlung zu leisten (Art. 4 i.V. mit 7 bis 9).

(3) Um **Annullierung** von Flügen zu vermeiden, sollen die Luftfahrtunternehmen veranlasst werden, die Fluggäste vor der planmäßigen Abflugzeit über Annullierungen zu unterrichten und ihnen darüber hinaus eine zumutbare anderweitige Beförderung anzubieten, so dass die Fluggäste umdisponieren können¹⁶. Andernfalls sollten die Luftfahrtunternehmen den Fluggästen eine Ausgleichszahlung leisten und eine angemessene Betreuung anbieten, es sei denn, die Annullierung geht auf außergewöhnliche Umstände zurück, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Fluggästen, deren Flüge annulliert werden, erhalten entweder eine Erstattung des Flugpreises oder eine anderweitige angemessene Beförderung (Art. 5 i.V. mit 7 bis 9).

(4) Fluggäste, deren Kurz-, Mittel- und Langstreckenflüge sich um 2, 3 bzw. 4 Stunden **verspäten**, werden angemessen betreut, und es ist ihnen möglich, ihre Flüge unter Rückerstattung des Flugpreises ab einer Abflugverspätung von 5 Stunden zu stornieren oder diese unter zufrieden stellenden Bedingungen fortzusetzen. Bei Verspätungen werden im Gegensatz zur Nichtbeförderung und Annullierung des Fluges nach der Verordnung keine Ausgleichszahlungen geleistet, sind aber seit der verbindlichen Entscheidung des EuGH vom 19. 11. 2009¹⁷ im Interesse der Gleichbehandlung mit der Flugannullierung zu zahlen. Diese schwanken bei Kurz-, Mittel- und Langstreckenflügen zwischen 250 und 600 € und können um die Hälfte gekürzt werden, wenn der Fluggast sein Ziel innerhalb gewisser Toleranzzeiten erreicht (Art. 6 i.V. mit 8 bis 9).

(5) Bei einer Herabstufung aufgrund einer Nichtbeförderung, Annullierung oder großen Verspätung in eine niedrigere Beförderungsklasse kommen je nach Entfernung gestaffelte Minderungsbeträge zur Anwendung. Für eine Höherstufung darf kein zusätzliches Entgelt verlangt werden (Art 12). Das ausführende Luftfahrtunternehmen ist zur Aufklärung über die Fluggastrechte verpflichtet (Art. 14). Individuelle weitergehende Schadensersatzansprüche, insbesondere nach dem MÜ, bleiben unberührt (Art. 12).

3. Systematische Stellung zwischen Einheitsrecht und nationalem Recht

a) Vereinbarkeit mit Montrealer Übereinkommen

(1) Im internationalen Luftbeförderungsrecht haben die Staaten durch internationale Übereinkommen eine völkerrechtliche Harmonisierung mit einem Einheitsrecht geschaffen. Die wichtigste Haftungsregelung ist insoweit das Montrealer Übereinkommen (MÜ)

¹⁶ Vgl. Erwägungsgrund Nr. 12.

¹⁷ EuGH, 19. 11. 2009, Sturgeon und Böck, C-402/07 und C-432/07, NJW 2010, 43 = RRA 2009, 282.

9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

vom 28. 5. 1999¹⁸, welches das alte Warschauer Abkommen¹⁹ modernisiert. Für Deutschland und die anderen EU-Mitgliedsstaaten ist das MÜ durch gleichzeitige Ratifikation am 28. 6. 2004 in Kraft getreten²⁰. Das MÜ regelt hierbei die Haftung des Luftfrachtführers auf **Schadensersatz bei individuellen Schäden des Fluggastes** (Personen-, Gepäck- und Verspätungsschäden) und Güterschäden (Zerstörung, Beschädigung, Verlust und Verspätung) und gibt den Vertragsstaaten auf, hierfür eine Versicherungspflicht einzuführen²¹. Zur Durchführung des MÜ und zur notwendigen Änderung des nationalen Luftverkehrsgesetzes wurde am 6. 4. 2004 das Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr erlassen²².

(2) Bereits kurz nach der Veröffentlichung der FluggastrechteVO und noch vor ihrem Inkrafttreten klagten die Verbände IATA und ELFAA²³ gegen die Verordnung, bemängelten ein fehlerhaftes Gesetzgebungsverfahren, die Verletzung von Gemeinschaftsrecht sowie die Unvereinbarkeit mit dem MÜ²⁴. Auf Vorlagebeschluss des High Court of Justice²⁵ nach Art. 234 EGV widersprach der EuGH den geäußerten Bedenken und sieht in Art. 6 VO für Abflugverspätungen standardisierte Mindestleistungen und in Art. 19 MÜ die Rechtsgrundlage für einen darüber hinaus gehenden individuellen Schadensersatz, welche nicht kollidieren, sondern **nebeneinander stehen**. Mit dieser Entscheidung des EuGH vom 10. 1. 2006 in der **Rechtssache IATA und ELFAA** verneint der EuGH die geltend gemachte Unvereinbarkeit mit dem MÜ, eine Kompetenzüberschreitung im Mitentscheidungsverfahren, eine Verletzung der Begründungspflicht, der Grundsätze der Rechtssicherheit, der Verhältnismäßigkeit und der Gleichbehandlung mit Billig-Airlines und bejaht die Gültigkeit der FluggastrechteVO²⁶.

b) Europäisches Luftbeförderungsrecht

1014 (1) Die Gemeinschaft hat mit der **VO (EG) Nr. 2027/97** über die **Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen** und mit der **VO (EG) Nr. 261/2004** für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste bei Nichtbeförderung, Annullierung oder großer Verspätung von Flügen das Luftbeförderungsrecht ihrer Mitgliedsstaaten harmonisiert. Diese Verordnungen sind nach Art. 288 AEU unmittelbar geltendes Recht im Inland und gehen auch kollisionsrechtlich dem deutschen Internationalen Privatrecht vor²⁷. Da im Luftverkehrsbinnenmarkt grundsätzlich nicht mehr zwischen inländischer und internationaler Beförderung unterschieden wird, harmonisieren diese Verordnungen Art und Umfang der Haftung für Schadensersatz bei Unfällen und Gepäck sowie für Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung, Annullierung oder großer Verspätung bei internationaler und inländischer Beförderung, um eine einheitliche Regelung für alle „**Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft**“ zu schaffen. Ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist ein Luftfrachtführer, der eine EG-Betriebsgenehmigung nach der EG-VO Nr. 2407/92

¹⁸ Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, gezeichnet am 28. 5. 1999 in Montreal, ABIEG Nr. L 194 v. 28. 7. 2001, S. 39; vgl. Rn. 922, 1071 ff.

¹⁹ BGBl. 1963 II S. 1160; vgl. näher Schmid, TranspR 1994, 420; zum Ratifizierungsstand des WA am 31. 12. 1996 (WA 1929, WA/HP 1955, WA/GA) Anhang II 14; vgl. Rn. 923.

²⁰ BGBl. 2004 II S. 458; zum Ratifikationsverfahren vgl. BT-Drucks. 15/2285; Stand der Ratifizierung des MÜ unter www.icao.int/icao/en/leb/mt99.htm; der Text des MÜ ist ua. veröffentlicht im ABIEG Nr. L 194 v. 18. 7. 2001, S. 39 und www.reiserecht-fuehrich.de sowie im Anhang II 17.

²¹ Kommentierung des MÜ unter Rn. 1071 ff.

²² BGBl. 2004 S. 550, 1027; vgl. BT-Drucks. 15/2359, S. 6, 11.

²³ International Air Transport Association (IATA) und European Low Fares Airline Association (ELFAA).

²⁴ Vgl. Tönnner, NJW 2006, 1854.

²⁵ Für England und Wales.

²⁶ EuGH, 10. 1. 2006, C-344/04 IATA und ELFAA, Slg. I 2006, 443 = NJW 2006, 351 = Reik. EuZW 2006, 112 = DAR 2006, 201 = RRA 2006, 127; Besprechung Tönnner NJW 2006, 1854; bestätigt durch EuGH, 9. 7. 2009, C-204/08 – Rehder/Baltic, RRA 2009, 124, Rn. 27.

²⁷ Vgl. hierzu Rn. 951 ff.; LG Frankfurt/M TranspR 1999, 400 = NJW-RR 1998, 1589.

hat²⁸. Luftfahrtunternehmen Luftfahrtunternehmen im Billigfluggesellschaften sind §§ 651a ff. BGB anbieten.

(2) Zur Verbesserung d 9. 10. 1997, mit Wirkung von Luftfahrtunternehmen 2002 vom 13. 5. 2002²⁹ g dadurch eine einheitliche Luftfahrtunternehmen der gen Bestimmungen des M Luftverkehr um und trüff. ser Bestimmungen auf Bel staates ausgeweitet und da **Verspätungsschäden** em daher als eine Art „Ausfall

(3) Die EU hat am 27. Erstellung einer gemeinsch meinschaft eine **Betriebs** Fluggästen über die Ident VO trat am 16. 1. 2006 in anstalter und Vermittler w des ausführenden Luftfrach steht, kann die Information Praxis des Verbrauchersch **die AGB aufzunehmen**

c) Luftverkehrsgesetz

Nachdem durch die VO terscheidung mehr zwisch **unternehmen der Geme** der §§ 44 bis 52 LuftVG (2 fahrzeug befördert werden Bedeutung für

– **Flugreiseveranstalter** a sen, welche die geschu durchführen lassen³⁴ und – **inländische nicht gew**

Die Bedeutung dieser gering, da Flugpauschalen im Inland keine wesentlic

²⁸ Vgl. Rn. 934; Artikel 3 Nr. 889/2002.

²⁹ ABIEG Nr. L 285 v. 17. 1335; abgedruckt im Anhang

³⁰ ABIEG Nr. L 140, S. 2.

³¹ Ruhwedel, TranspR 2000

³² Vgl. Rn. 927.

³³ Änderung des LuftVG

Luftverkehr v. 6. 4. 2004, BGB

³⁴ Vgl. Harmonisierungsgesetz

über Rn. 930.

hat²⁸. Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind daher in der Regel alle gewerblichen Luftfahrtunternehmen mit Sitz in der EU, gleichgültig ob diese Linien-, Charter- oder Billigfluggesellschaften sind, nicht jedoch Reiseveranstalter, welche Flugpauschalreisen nach §§ 651a ff. BGB anbieten.

(2) Zur Verbesserung des Schutzniveaus von Fluggästen bei **Unfällen** erließ der Rat am 9. 10. 1997, mit Wirkung vom 18. 10. 1998, die **VO (EG) Nr. 2027/97** über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen²⁹. Diese VO wurde durch die **VO (EG) Nr. 889/2002** vom 13. 5. 2002³⁰ geändert, um sie an die Bestimmungen des MÜ anzugleichen und dadurch eine einheitliche Haftungsregelung für die internationale Luftbeförderung durch Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu schaffen. Diese VO setzt damit die einschlägigen Bestimmungen des MÜ über die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck im Luftverkehr um und trifft zusätzliche Bestimmungen. Ferner wird der Geltungsbereich dieser Bestimmungen auf Beförderungen im Luftverkehr innerhalb eines einzelnen Mitgliedsstaates ausgeweitet und damit werden nicht nur **Personen-**, sondern auch **Gepäck- und Verspätungsschäden** erfasst. Die VO (EG) Nr. 2027/97 in ihrer Änderungsfassung kann daher als eine Art „Ausführungs-VO“ zu dem MÜ betrachtet werden³¹.

(3) Die EU hat am 27. 12. 2005 die VO (EG) Nr. 2111/2005 vom 14. 12. 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine **Betriebsuntersagung** ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die **Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens** erlassen. Die VO trat am **16. 1. 2006 in Kraft**³². In Art. 10 ff. werden Luftfahrtunternehmen, Reiseveranstalter und Vermittler von Flugscheinen verpflichtet, bei der Buchung über die Identität des ausführenden Luftfrachtführers zu unterrichten. Soweit die Identität noch nicht feststeht, kann die Information auch später, spätestens beim Einstieg, erfolgen. Diese wohl in der Praxis des Verbraucherschutzes wenig effektive Informationspflicht ist **ab 16. 7. 2006 in die AGB aufzunehmen** und wird ab 16. 1. 2007 durchgesetzt.

c) Luftverkehrsgesetz

Nachdem durch die VO (EG) Nr. 2027/97 i. d. F. der VO (EG) Nr. 889/2002 keine Unterscheidung mehr zwischen inländischer und internationaler Beförderung für **Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft** gemacht wird, haben die deutschen Luftrechtsnormen der §§ 44 bis 52 LuftVG (2. Unterabschnitt: Haftung für Personen und Gepäck, die im Luftfahrzeug befördert werden; Haftung für verspätete Beförderung)³³ nur noch eine geringe Bedeutung für

- **Flugreiseveranstalter** als vertragliche Luftfrachtführer bei inländischen Flugpauschalreisen, welche die geschuldete Beförderung durch andere ausführende Luftfrachtführer durchführen lassen³⁴ und
- **inländische nicht gewerbliche und nicht entgeltliche Luftbeförderungen**³⁵.

Die Bedeutung dieser nationalen Regelungen für das Luftbeförderungsrecht ist daher gering, da Flugpauschalreisen mit Inlandsflügen eher selten sind und private Luftfrachtführer im Inland keine wesentliche wirtschaftliche Bedeutung haben.

²⁸ Vgl. Rn. 934; Artikel 3 I i. V. mit Artikel 2 I b VO (EG) Nr. 2027/97 i. d. F. der VO (EG) Nr. 889/2002.

²⁹ ABIEG Nr. L 285 v. 17. 10. 1997, S. 1; *Giemulla/Schmid*, NZV 1998, 225; *Mühlbauer*, VersR 1998, 1335; abgedruckt im Anhang II 18.

³⁰ ABIEG Nr. L 140, S. 2.

³¹ *Ruhwedel*, TranspR 2001, 189, 191.

³² Vgl. Rn. 927.

³³ Änderung des LuftVG durch Art. 2 des Gesetzes zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr v. 6. 4. 2004, BGBl. 2004 I, S. 550.

³⁴ Vgl. Harmonisierungsgesetz BT-Drucks. 15/2359, S. 12.

³⁵ Harmonisierungsgesetz BT-Drucks. 15/2359, S. 13; *Ruhwedel*, TranspR 2001, 189, 192; vgl. näher Rn. 930.

II. Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 261/2004

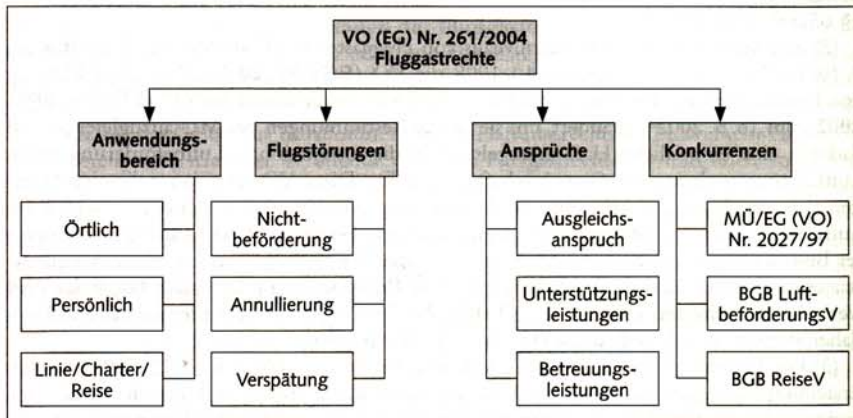


Schaubild 11: VO (EG) Nr. 261/2004

1. Gegenstand und Begriffsbestimmungen

1016 (1) Die FluggastrechteVO legt nach Art. 1 I **Mindestrechte** für Fluggäste fest in folgenden Fällen:

- **Nichtbeförderung** gegen ihren Willen,
- **Annullierung des Fluges**,
- **Verspätung des Fluges**.

Nach Art. 1 II, III gilt die VO nicht auf dem Flughafen Gibraltar wegen der strittigen Frage der Souveränität.

(2) Wie bei EG-Verordnungen üblich werden in **Art. 2 lit. a bis I** verwendete Ausdrücke im Sinne der Verordnung definiert.

2. Örtlicher Anwendungsbereich

a) Grundsatz

1017 (1) Nach Art. 3 I, II gilt die VO für alle Flüge

- die in der **EU beginnen** ohne Rücksicht, ob das Luftfahrtunternehmen seinen Sitz in der Gemeinschaft hat,
- von „**Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft**“ mit Sitz in der EU aus **Drittstaaten in das Gebiet der Gemeinschaft**, sofern im Drittstaat noch keine Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erbracht wurden.

Die FluggastrechteVO gilt daher bei allen aus der Gemeinschaft abgehenden Flügen, auch wenn diese nicht von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durchgeführt werden³⁶.

b) Hin- und Rückflug getrennte Flüge

1018 (1) **Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft** (Art. 2 c) unterliegen in jedem Fall der FluggastrechteVO, so dass deren Rückflüge in das Gebiet der Gemeinschaft stets in den Anwendungsbereich der VO fallen.

³⁶ A.A. AG Düsseldorf MDR 2007, 138.

(2) Nachdem die FluggastrechteVO steht Uneinigkeit, ob die VO auf **Flugunterbrechung** auf einem Flug der betritt und dann nicht oder ve

Beispiel: Flug mit dem austral über Bangkok und Weiterflug nach Stop-over in Singapur.

Der **EuGH** hat in der **Rechts** entschieden, dass Art. 3 I lit. a der Hin- und Rückreise anwendbar ist hafen im Gebiet eines Mitgliedstaats einem Flug ab einem Flughafen in und Rückflug gemeinsam gebucht nicht aus. Der Rückflug ist daher die VO nicht anwendbar ist bei Ri Türkei, Australien oder Asien. **Den Begriff des sog. Rundfluges** einheitlichen Flug qualifiziert³⁷, so den der Fluggast einheitlich als Hin § 8 I der Verordnung, wo zwischen unterschieden wird⁴⁰. Begründet wa teVO den Begriff „Flug“ verwendet bei der Auslegung der VO davon a und Rückflug gemeint habe.

(3) Diese Auslegung durch den I hen Schutzstandards. Durch die W gastrechte zu stärken und um sicher nehmen in einem liberalisierten I enge Auslegung des Anwendungsb **Fluggäste und benachteiligt La** über diejenigen aus Drittstaaten, w worfen sind. Bei der Buchung von dass bei Luftfahrtunternehmen der bei Hin- und Rückflügen besteht, Flügen ab einem EU-Flughafen, r Fluggast außerhalb der EU kann er Betreuung geltend machen⁴². Der M dungsbereich der FluggastrechteVO Begriff des Rundfluges des MÜ i dungsbereich der Verordnung auch

³⁷ EuGH, 10. 7. 2008 – C-173/07, Anm. *Tönnner* = DAR 2008, 583 = *EW* träge Generalanwältin Sharpston v. 6. 3.

³⁸ Vorlagebeschluss OLG Frankfurt

³⁹ Vgl. näher Rn. 955, 1073.

⁴⁰ EuGH, a. a. O., Rn. 32.

⁴¹ Erwägungsgrund Nr. 4.

⁴² Kritisch auch *Schmid R.*, NJW 20 *Führich*, Sonderbeilage Fluggastrechte, M RRa 2008, 168; *MK/Tönnner*, Nach § 65 *koschitz*, RRa 2008, 242; *Keiler*, ZVR 1 Anm. *Schmid*; AG Düsseldorf RRa 2008

(2) Nachdem die FluggastrechteVO in Art. 2 nicht den Begriff des Fluges definiert, besteht Uneinigkeit, ob die VO auch dann anzuwenden ist, wenn der Fluggast nach einer **Flugunterbrechung** auf einem Flughafen außerhalb der Gemeinschaft das Flugzeug wieder betritt und dann nicht oder verspätet befördert wird.

Beispiel: Flug mit dem australischen Luftfahrtunternehmen Quantas von Frankfurt/M über Bangkok und Weiterflug nach Sydney mit Rückflug von Sydney nach Frankfurt mit Stop-over in Singapur.

Der **EuGH** hat in der **Rechtssache Schenkel**³⁷ auf Vorlage des OLG Frankfurt/M³⁸ entschieden, dass Art. 3 I lit. a der VO dahin auszulegen ist, dass sie nicht auf den Fall einer Hin- und Rückreise anwendbar ist, bei der die Fluggäste, die ursprünglich auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaates einen Flug angetreten haben, zu diesem Flughafen mit einem Flug ab einem Flughafen in einem Drittstaat zurückreisen. Der Umstand, dass Hin- und Rückflug gemeinsam gebucht werden, wirkt sich auf die Auslegung dieser Bestimmung nicht aus. Der Rückflug ist daher im Sinne der FluggastrechteVO ein eigener Flug, so dass die VO nicht anwendbar ist bei Rückflügen mit Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten wie Türkei, Australien oder Asien. Der EuGH übernimmt für die **FluggastrechteVO nicht den Begriff des sog. Rundfluges** aus dem MÜ/WA, der den Hin- und Rückflug als einheitlichen Flug qualifiziert³⁹, sondern segmentiert die Flugabschnitte eines Rundfluges, den der Fluggast einheitlich als Hin- und Rückflug gebucht hat. Der EuGH folgert dies aus § 8 I der Verordnung, wo zwischen dem ersten Abflugort und dem Endziel der Reise unterschieden wird⁴⁰. Begründet wird diese Rechtsauffassung damit, dass die FluggastrechteVO den Begriff „Flug“ verwendet, das MÜ jedoch von „Beförderung“ spricht. Zudem sei bei der Auslegung der VO davon auszugehen, dass der Gesetzgeber mit Flug nicht den Hin- und Rückflug gemeint habe.

(3) Diese Auslegung durch den EuGH überzeugt nicht hinsichtlich des angestrebten hohen Schutzstandards. Durch die VO soll der Schutzstandard erhöht werden, um die Fluggastrechte zu stärken und um sicherzustellen, dass die Geschäftstätigkeit von Luftfahrtunternehmen in einem liberalisierten Markt harmonisierten Bedingungen unterliegt⁴¹. Diese enge Auslegung des Anwendungsbereichs durch den **EuGH minimiert die Rechte der Fluggäste und benachteiligt Luftfahrtunternehmen aus der Gemeinschaft** gegenüber denjenigen aus Drittstaaten, welche damit nicht bei Flügen in die EU der VO unterworfen sind. Bei der Buchung von Flügen ist daher gegenüber den Fluggästen klarzustellen, dass bei Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft der Schutz durch die FluggastrechteVO bei Hin- und Rückflügen besteht, bei Fluggesellschaften aus Drittstaaten hingegen nur bei Flügen ab einem EU-Flughafen, nicht aber bei Flügen in die EU! Strandet dann dieser Fluggast außerhalb der EU kann er nicht die Rechte der VO auf Ausgleichszahlungen und Betreuung geltend machen⁴². Der Ordnungsgeber ist dringend aufgefordert, den Anwendungsbereich der FluggastrechteVO auszuweiten, in dem der Begriff des Fluges mit dem Begriff des Rundfluges des MÜ übereinstimmt bzw. gem. Art. 17 der VO den Anwendungsbereich der Verordnung auch auf solche Fluggäste zu erweitern, die nicht mit einem

³⁷ EuGH, 10. 7. 2008 – C-173/07, Schenkel/Emirates, NJW 2008, 2697 = EuZW 2008, 569 m. Anm. Tonner = DAR 2008, 583 = EWS 2008, 349 = RRa 2008, 237 m. Anm. Wukoschitz; Schlussanträge Generalanwältin Sharpston v. 6. 3. 2008, RRa 2008, 135.

³⁸ Vorlagebeschluss OLG Frankfurt/M NJW 2007, 2339 = RRa 2007, 180.

³⁹ Vgl. näher Rn. 955, 1073.

⁴⁰ EuGH, a. a. O., Rn. 32.

⁴¹ Erwägungsgrund Nr. 4.

⁴² Kritisch auch Schmid R., NJW 2006, 1841; ders., NJW 2007, 261, 262; ders., RRa 2008, 202, 204; Fährlich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S.3; Gaedtke, VuR 2007, 201; Zandke-Schaffhäuser, RRa 2008, 168; MK/Tonner, Nach § 651, Rn. 20; ders., EuZW 2007, 571; ders., VUR 2009, 209; Wukoschitz, RRa 2008, 242; Keiler, ZVR 2009, 236, 238; a. A. AG Berlin-Mitte RRa 2006, 89 m. krit. Anm. Schmid; AG Düsseldorf RRa 2008, 145; Müller-Rostin, NZV 2007, 221.

gebnis des BGH ist zuzustimmen, da ganz wesentlich nach dem Erwägungsgrund 7 der VO auf das ausführende Luftfahrtunternehmen abzustellen ist, bei dem es zu Unregelmäßigkeiten kommt. Auch wenn es sich um einen Anschlussflug handelt, der luftvertragsrechtlich einheitlich vom Fluggast gebucht wird⁵⁶, beginnt nach einem Umsteigen ein neuer Flugabschnitt, auf den die FluggastrechteVO für den Anwendungsbereich abstellt.

3. Sachlicher Anwendungsbereich

Die FluggastrechteVO gilt ohne Unterschied, ob ein **Linien-, Bedarfs- oder Pauschalreiseflug bzw. ein Billigflug** vorliegt (Art. 3 V, VI). Damit erweitert die VO ihren Anwendungsbereich wesentlich gegenüber der VorgängerVO Nr. 295/91, welche weder unmittelbar noch entsprechend auf Charterflüge und Pauschalreisen anwendbar war⁵⁷. Die VO gibt dem Fluggast gesetzliche Ansprüche gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen und stellt grundsätzlich nicht auf den Luftbeförderungsvertrag bei einem Linien- bzw. Charterflug (Nur-Flug) oder auf den Reisevertrag bei einer Flugpauschalreise ab.

4. Anspruchsteller und Anspruchsgegner

(1) **Anspruchsteller und aktivlegitimiert** für die Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen ist nach Art. 3 IV und V der VO nur der **Fluggast**, wobei dieser Verbraucher (§ 13 BGB) oder Unternehmer (§ 14 BGB) sein kann. Die VO ist daher keine Regelung des Verbraucherschutzes der EU. Nach Art. 3 III, IV gilt die VO nicht für Fluggäste, die kostenlos oder zu einem reduzierten Tarif reisen, der für die Öffentlichkeit nicht unmittelbar oder mittelbar verfügbar ist und nicht für Helikopterflüge. Auch der von einem Reisenden über den Reiseveranstalter nur mittelbar an das befördernde Luftfahrtunternehmen gezahlte Flugpreis ist ein öffentlich verfügbarer Tarif i.S. des Art. 3 III⁵⁸. Die VO gilt auch für Fluggäste mit Flugscheinen, die im Rahmen eines Kundenbindungsprogramms oder anderer Werbeprogramme von einem Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen (= Reiseveranstalter)⁵⁹ ausgegeben wurden. Die VO gilt daher nicht nur für Linienflüge, sondern auch für Fluggäste von Charterflügen, Billigfluggesellschaften, Bonusprogrammen und für Reisende von **Flugpauschalreisen**. Damit müssen auch Charterfluggesellschaften mit Ansprüchen von Pauschalreisenden rechnen und sollten daher **Regressklauseln** in den Chartervertrag aufnehmen. Das ausführende Luftfahrtunternehmen kann nach Art. 13 der VO Regress gegen einen Vertragspartner des Fluggastes wie einen Flugreiseveranstalter nehmen.

(2) Die Ansprüche aus der Verordnung können von diesen Anspruchstellern direkt gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen geltend gemacht werden⁶⁰. Der Reisende einer Flugpauschalreise kann seinen Anspruch auf Ausgleichszahlung jedoch an seinen Reiseveranstalter **abtreten** (§ 398 BGB), so dass dieser dann aktivlegitimiert ist, diesen Anspruch wie z. B. auf die Ausgleichszahlung, gegenüber dem ausführenden Luftfahrtunternehmen geltend zu machen.

(3) **Anspruchsgegner** ist nur das ausführende Luftfahrtunternehmen⁶¹. Der Fluggast eines Fluges, aber auch der Reisende einer Flugpauschalreise, kann die Ansprüche nach der Verordnung gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen geltend machen, auch wenn

⁵⁶ EuGH NJW 2008, 2697, Rn. 40, 51.

⁵⁷ Vgl. BGH, 12. 7. 2006 – X ZR 22/05, NJW-RR 2006, 1719 = BeckRS 2006, 10811 = RRa 2007, 36; *Führich*, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 3.

⁵⁸ AG Düsseldorf, 28. 9. 2006 – 39 C 9179/06.

⁵⁹ Art. 2 lit. d FluggastrechteVO.

⁶⁰ Erwägungsgrund Nr. 7.

⁶¹ BGH, 11. 3. 2008 – X ZR 49/07, NJW 2008, 2119 = RRa 2008, 175 = NJW 2008, 2119 = BeckRS 2008, 08099 = DAR 2008, 467, Besprechung *Führich*, LMK 2008, 266064 (Heft 9/2008); AG Oberhausen, RRa 2007, 91 m. Anm. *Führich*, Zur Verlegung und Verspätung von Flügen im Rahmen von Pauschalreisen und nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004, RRa 2007.

9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

keine Vertragsbeziehungen zwischen ihm und dem Luftfahrtunternehmen bestehen. Die Passivlegitimation des ausführenden Luftfahrtunternehmens ergibt sich eindeutig aus der FluggastrechteVO, gleichwohl mussten dies die Instanzgerichte⁶² und der BGH⁶³ klarstellen, ohne dass die Entscheidung dieser Frage der Vorlage an den EuGH bedurfte.

(4) Auch bei einem **Code-Share-Flug** ist nach zutreffender Auffassung⁶⁴ nur das Luftfahrtunternehmen zur Zahlung einer Ausgleichsleistung verpflichtet, das den Flug tatsächlich durchführt. Das gilt auch dann, wenn das ursprünglich vorgesehene Luftfahrtunternehmen den Flug nicht durchführen kann und ein anderes Luftfahrtunternehmen mit der Luftbeförderung beauftragt⁶⁵. Wenn der Code-Share-Partner kein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist und der Flug dann in einem Drittstaat von diesem fortgesetzt wird und es dann Probleme mit dem Anschlussflug gibt, kommt die FluggastrechteVO nach der Schenkel-Entscheidung des EuGH⁶⁶ und der Entscheidung des BGH vom 28. 5. 2009⁶⁷ und vom 26. 11. 2009⁶⁸ nicht zur Anwendung.

(5) Der **Reiseveranstalter** einer Flugpauschalreise haftet als vertraglicher Luftfrachtführer nicht nach der FluggastrechteVO⁶⁹. Dem Hinweisbeschluss des BGH ist zuzustimmen, dass Ansprüche aus der Verordnung über Fluggastrechte vom Fluggast eines Einzelfluges, aber auch von einem Reisenden einer Flugpauschalreise nur gegenüber dem ausführenden Luftfahrtunternehmen geltend gemacht werden können. Nach dem Erwägungsgrund 7 der VO sollen die Verpflichtungen nur dem ausführenden Luftfahrtunternehmen (Art. 2 lit. b VO) obliegen. Die ausführenden Luftfahrtunternehmen sind in Art. 2 lit. b der VO definiert, die Reiseunternehmen nach Art. 2 lit. d der VO ausdrücklich mit dem Zusatz „mit Ausnahme von Luftfahrtunternehmen“ umschreibt. Der Wortlaut in Art. 3 V, Art. 4 III und Art. 5 I lit. c der VO ist insoweit klar und eindeutig, so dass auch eine analoge Anwendung der Verordnung auf Reiseveranstalter nicht möglich ist, da keine unbeabsichtigte Regelungslücke vorliegt. Gegebenenfalls kann das ausführende Luftfahrtunternehmen nach Art. 13 der VO wegen geleisteter Unterstützungs- und Ausgleichsleistungen bei dem Reiseveranstalter Regress nehmen. Es entspricht auch dem Willen des Gesetzgebers, dass nur das den Flug ausführende Luftfahrtunternehmen und nicht der vertraglichen Luftfrachtführer (das den Flugschein ausstellende Luftfahrtunternehmen oder der Flugreiseveranstalter) Anspruchsgegner ist. Bestätigt wird die Rechtsauffassung auch durch den Vorlagebeschluss des BGH vom 7. 10. 2008⁷⁰ in dem der BGH dem EuGH die Frage vorlegt, ob die VO auch auf eine Umbuchung anzuwenden ist, die nicht durch das ausführende Luftfahrtunternehmen, sondern allein durch das Reiseunternehmen veranlasst worden ist⁷¹.

⁶² LG Duisburg VuR 2007, 233; AG Düsseldorf RRa 2008, 142.

⁶³ BGH NJW 2008, 2119 = RRa 2008, 175; BGH NJW 2009, 2740 und BGH NJW 2009, 2743.

⁶⁴ Vgl. zum Umsteigen Rn. 1019; AG Frankfurt/M RRa 2008, 48.

⁶⁵ OLG Frankfurt/M RRa 2008, 88, Erstinstanz AG Frankfurt/M NJW-RR 2007, 203 = RRa 2007, 39; AG Frankfurt/M BeckRS 2007, 14559 = RRa 2007, 133.

⁶⁶ EuGH, 10. 7. 2008 – C-173/07, NJW 2008, 2697 = RRa 2008, 237.

⁶⁷ BGH NJW 2008, 2743 (Rn. 8); krit. Schmid, NJW 2009, 2724, 2725; Tonner, VuR 2009, 209, 210, welche die VO auch auf den Flug des Code-Share-Partners anwenden wollen.

⁶⁸ BGH, 26. 11. 2009 – Xa ZR 132/08, RRa 2010, 85 = MDR 2010, 257 = NJW 2010, 1522.

⁶⁹ BGH NJW 2008, 2119 = RRa 2008, 175 = NJW 2008, 2119 = BeckRS 2008, 08099 = DAR 2008, 467, Besprechung Führich, LMK 2008, 266064 (Heft 9/2008); so auch schon LG Duisburg NJW-RR 2007, 1068; AG Oberhausen RRa 2007, 91, 92 m. zust. Anm. Führich RRa 2007, 58 = BeckRS 2007, 08903; AG Düsseldorf RRa 2007, 38; AG Düsseldorf RRa 2008, 142, 143; AG Frankfurt/M. RRa 2008, 146, 147 m. Anm. Schmid, RRa 2008, 147; Führich, Sonderbeilage MDR 7/2007, S. 4; Schmid, NJW 2007, 261, 267.

⁷⁰ BGH, 7. 10. 2008 – X ZR 96/06, NJW 2009, 285 = EuZW 2009, 93 = BeckRS 2008, 23820 = DAR 2009, 142 = RiW 2009, 87 = RRa 2009, 89 = VersR 2009, 522 = VuR 2009, 230, Besprechung Führich, LMK 2009, 273370 (Heft 1/2009).

⁷¹ Vgl. insoweit zur Umbuchung durch den Reiseveranstalter Rn. 1026.

(6) Insoweit ist zu beachten, dass die FluggastrechteVO „der Gemeinschaft“ ist, da ein Mitgliedstaat der VO (EG) Nr. 2407/92 benannt ist. Die FluggastrechteVO (EG) Nr. 889/2000 ist i. d. F. der VO (EG) Nr. 889/2000 Verordnung gem. Art. 1 I und Art. 4 I a), sich in einem Mitgliedstaat ansässig sind (Art. 4 I a), sich in einem Mitgliedstaat ansässig sind (Art. 4 II), Luftverkehr gewerblich betreiben und die Luftbeförderung nicht als Beförderung in leichtflugzeugen und nicht als Beförderung in Luftfahrzeugen

Ansprüche	Regelung	Nicht
Ausgleichszahlung		
≤ 1.500 km		250
1500–3500 km		400
> 3500 km		600
Unterstützungsleistungen		
Rücktritt/Erstattung Flugpreis Rückflug zum Abflugort Anderweitige Beförderung		ja
Betreuungsleistungen		
Verpflegung Hotel/Transfer Kommunikation		ja

- ① 2, 3, 4 Stunden je nach Flugentfernung
- ② Außer Airline beweist außergewöhnliche Umstände auch bei Verspätung nach EuGH
- ③ Außer Airline informiert > 14 Tage bietet Alternativflug > 4 h Verspätung bietet Alternativflug > 2 h Verspätung
- ④ Rücktritt und Erstattung des Flugpreises

1. Begriff der Nichtbeförderung

a) Legaldefinition und vertretbare Gründe

(1) Die Nichtbeförderung ist bei einer Nichtbeförderung eines Luftfahrers die Weigerung zu verstreuen, Fl – obwohl sie sich unter den Bedingungen der VO – sofern keine vertretbaren Gründe vorliegen – „Zusammenhang mit der Gesundheit oder unzureichenden Reiseumständen“

⁷² Vgl. Rn. 934, 937.

⁷³ Damit ist nicht ein Verschulden des Luftfahrtunternehmens, sondern „reasonable grounds“ entnommen

(6) Insoweit ist zu beachten, dass ein **Reiseveranstalter kein „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“** ist, da ein Veranstalter keine EG-Betriebsgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 2407/92 benötigt⁷² (Art. 3 I i. V. m. Art. 2 I lit. b VO (EG) Nr. 2027/97 i. d. F. der VO (EG) Nr. 889/2002). Eine solche Betriebsgenehmigung erhalten nach dieser Verordnung gem. Art. 1 I und Art. 4 I, II nur solche Luftfrachtführer, die in einem Mitgliedstaat ansässig sind (Art. 4 I a), sich zumindest mehrheitlich im Eigentum eines Mitgliedstaats oder seiner Staatsangehörigen befinden und von diesen tatsächlich kontrolliert werden (Art. 4 II), Luftverkehr gewerblich (Art. 4 I b) und als Haupttätigkeit betreiben (Art. 4 I b) und die Luftbeförderung nicht mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb, nicht mit Ultraleichtflugzeugen und nicht als Rundflug vornehmen (Art. 1 II).

Ansprüche \ Regelung	Nichtbeförderung	Annullierung	Große Verspätung ①
Ausgleichszahlung			
≤ 1.500 km	250 € < 2 h 50 %	250 € < 2 h 50 % ② ③	250 € < 2 h 50 % ② ③
1500–3500 km	400 € < 3 h 50 %	400 € < 3 h 50 % ② ③	400 € < 3 h 50 % ② ③
> 3500 km	600 € < 4 h 50 %	600 € < 4 h 50 % ② ③	600 € < 4 h 50 % ② ③
Unterstützungsleistungen			
Rücktritt/Erstattung Flugpreis Rückflug zum Abflugort Anderweitige Beförderung	Ja	Ja	Ja ④
Betreuungsleistungen			
Verpflegung Hotel/Transfer Kommunikation	Ja	Ja	Ja

① 2, 3, 4 Stunden je nach Flugentfernung
 ② Außer Airline beweist außergewöhnliche und unvermeidbare Umstände (Wetter, Sicherheit, Streik); auch bei Verspätung nach EuGH, 19. 11. 2009.
 ③ Außer Airline informiert > 14 Tage vor Abflug oder bietet Alternativflug > 4 h Verspätung (Nachricht 7–14 Tage) oder bietet Alternativflug > 2 h Verspätung (Nachricht < 7 Tage)
 ④ Rücktritt und Erstattung des Flugpreises bei Verspätung > 5 Stunden

Schaubild 12: Fluggastrechte

III. Nichtbeförderung

1. Begriff der Nichtbeförderung

a) Legaldefinition und vertretbare Gründe der Nichtbeförderung

(1) Die Nichtbeförderung und das Vorgehen des ausführenden Luftfahrtunternehmens **1023** bei einer Nichtbeförderung eines Fluggastes ist in Art. 4 der VO geregelt. Unter Nichtbeförderung ist nach der **Legaldefinition** in Art. 2 lit. j der VO

- die Weigerung zu verstehen, Fluggäste zu befördern,
- obwohl sie sich unter den Bedingungen des Art. 3 II am Flugsteig eingefunden haben,
- sofern keine vertretbaren Gründe⁷³ für die Nichtbeförderung gegeben sind, z. B. im „Zusammenhang mit der Gesundheit oder der allgemeinen oder betrieblichen Sicherheit oder unzureichenden Reiseunterlagen“.

⁷² Vgl. Rn. 934, 937.

⁷³ Damit ist nicht ein Verschulden im Sinne des § 278 BGB gemeint, wie aus dem englischen Text „reasonable grounds“ entnommen werden kann.

(2) Vertretbar können damit nur in der **Person des Fluggastes liegende Gründe** sein, die den Luftverkehr oder andere Passagiere in ihrer Sicherheit gefährden oder sonstige, öffentliche oder vertragliche Belange berühren⁷⁴. So kann ein Luftfrachtführer die Beförderung eines Fluggastes verweigern, wenn auf Grund der körperlichen Verfassung des Passagiers (frischer Gipsverband) ein erhebliches Risiko einer Thrombose-Erkrankung besteht⁷⁵. Gründe im Zusammenhang mit der Sicherheit können ein gewalttätiges Verhalten des Fluggastes sein oder seine Weigerung, sich der Sicherheitskontrolle zu unterziehen⁷⁶. Das Gleiche gilt, wenn der Fluggast unzureichende Reisepapiere bei der Flugabfertigung vorlegt⁷⁷. Technische Defekte des Fluggeräts vermögen das Luftfahrtunternehmen nicht zu entlasten⁷⁸. Auch wenn ein Fall der höheren Gewalt vorliegt, liegt nicht der Tatbestand einer Nichtbeförderung im Sinne des Art. 2 lit. j der VO vor⁷⁹.

(3) Liegen keine vertretbaren Gründe in der Person des Fluggastes vor und erfolgt gleichwohl eine **willkürliche oder diskriminierende Weigerung**, einen Fluggast an Bord zu nehmen, auch wenn er über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfügt und rechtzeitig zur Abfertigung erscheint, ist mit dem BGH⁸⁰ davon auszugehen, dass der Fluggast einen Anspruch auf Ausgleichsleistungen nach Art. 4 i.V. mit Art. 2 lit. j und Art. 3 II der VO hat⁸¹.

b) Überbuchung als Nichtbeförderung

1024 (1) Eine Nichtbeförderung des Fluggastes ist dann anzunehmen, wenn das Luftfahrtunternehmen bewusst Überbuchungen des Fluges herbeiführt und sich weigert Fluggäste zu befördern, obwohl sie ordnungsgemäß ihren Flug gebucht haben und am Flugsteig eingetroffen sind. Die Überbuchung von Flügen (Overbooking) mit bis zu 10% der Flugkapazität ist gängige Branchenpraxis, um einerseits im Interesse der Fluggesellschaft die Flüge wegen der „no shows“ auszulasten bzw. finanzielle Verluste durch Doppelbuchungen gering zu halten und andererseits im Interesse des Fluggastes eine kulante Stornierungspraxis gegenüber Vollzahlern zu ermöglichen⁸². Obwohl die Überbuchung in Beförderungsbedingungen der Luftfahrtunternehmen ausdrücklich zugelassen ist, legalisiert die Verordnung nicht diese **ertragsorientierte Überbuchungspraxis**. Die FluggastrechteVO schafft lediglich Mindestnormen als eine Art pauschalierten abstrakten Schadensersatz, um auch solchen Fluggästen eine Geldleistung zukommen zu lassen, welche keinen ursächlichen Schaden durch eine Nichtbeförderung nachweisen können⁸³.

(2) Die **Vorgänger-Verordnung VO (EWG) Nr. 295/91** behandelte ausdrücklich nur den Fall, dass Fluggäste auf einem überbuchten Linienflug nicht befördert wurden, obwohl sie einen gültigen Flugschein mit bestätigter Buchung vorweisen konnten. Diese Verordnung betraf nur die Überbuchung, nicht aber die Verspätung und die Annullierung des Fluges und nicht den Charterverkehr. Mit Beschluss vom 12. 7. 2006 bestätigte der BGH⁸⁴ ausdrücklich diese allgemeine Meinung⁸⁵.

⁷⁴ Vgl. Lienhard, GRP 2004, 259, 262; Staudinger/Schmidt-Bendun, NJW 2004, 1887, 1898; zu den luftpolizeilichen Befugnissen vgl. Rn. 982.

⁷⁵ AG Bad Homburg RRa 2003, 178.

⁷⁶ Vgl. hierzu Rn. 982; MK/Tönner, Nach § 651, Rn. 21.

⁷⁷ OLG Frankfurt/M, 1. 10. 2009 – 16 U 18/08, RRa 2010, 37.

⁷⁸ AG Düsseldorf, 20. 1. 2006, 41 C 12316/05, RRa 2006, 130 m. Anm. Themann.

⁷⁹ Staudinger/Schmidt-Bendun, NJW 2004, 1887, 1898.

⁸⁰ BGH NJW 2009, 2740 (Rn. 7, 10)

⁸¹ Vgl. auch Schmid, NJW 2009, 2724, 2725.

⁸² Vgl. Führich, EU-ÜberbuchungsVO und Reiserecht, RRa 1998, 87; AG Duisburg, 3. 5. 2006 – 35 C 5083/05, NJOZ 2006, 2279.

⁸³ LG Frankfurt/M RRa 2007, 81; Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 4.

⁸⁴ BGH, 12. 7. 2006 – X ZR 22/05, NJW-RR 2006, 1719.

⁸⁵ Führich, EU-ÜberbuchungsVO und Reiserecht, RRa 1998, 87.

(3) Bei einer durch das Luftfahrtunternehmen des Fluggeräts liegt auch **kein Fall** der Überbuchung bzw. einer Verletzung der Flugschein- und anderer Fluggastrechte vor. Die spätere Ersatzbeförderung des Fluggastes durch ein anderes Luftfahrtunternehmen ist ein Anspruch des Fluggastes, der als vereinbart auf einem anderen Flug überbucht wurde⁸⁶. Nach der Gleichzeitigkeit der Zahlung auch dann zu leisten, wenn der Fluggast mangels Platzmangel die Fluggäste nicht befördert werden kann, der Flug sei nun überbucht. Bei der Nichtbeförderung der Fluggäste mit nahender Abfertigung

c) Tatsächliche Nichtweiterbeförderung

(1) Es ist streitig, ob der Tatbestand der Überbuchung bzw. einer Verletzung der Flugschein- und anderer Fluggastrechte als tatsächliche Nichtweiterbeförderung zu qualifizieren ist. Die Luftfahrtunternehmen sind verpflichtet, die Beförderung zu unterstützen. Die Beförderung wird im Willen der Beförderung im Anwendungsbereich in Art. 3 II der VO Buchung für den betreffenden Flug oder aber unter der Bedingung, dass das Unternehmen von einem Fluggast verlegt wird, ungeachtet des Gr

(2) Nach der zutreffenden Entscheidung ist eine **tatsächliche Nichtweiterbeförderung** vorzunehmen, wenn ein Zubringerflug verspätet erreicht wird, **nicht als Fall** der Überbuchung zu qualifizieren werden kann⁹¹. Insoweit liegt kein Fall der Überbuchung vor, sondern eine tatsächliche Nichtweiterbeförderung steht nur dann ein Ausgleichsanspruch zu. Die Voraussetzungen sind folgende drei Voraussetzungen:
 – Der Fluggast verfügt entweder über einen gültigen Flugschein oder ist von einem anderen Fluggast verlegt worden.
 – Der Fluggast hat sich – außer in den Fällen der Überbuchung – schon vorher die Mitnahme an einer solchen Angabe 45 Minuten vor dem Abflug angeteigt.
 – Der Fluggast hat sich – außer in den Fällen der Überbuchung – schon vorher die Mitnahme an einer solchen Angabe 45 Minuten vor dem Abflug angeteigt.

⁸⁶ Führich, NJW 1997, 1044, 1045; EuZW 1998, 479; LG Frankfurt/M 2007, 104.

⁸⁷ LG Frankfurt/M RRa 2007, 104.

⁸⁸ AG Erding BeckRS 2007, 08.

⁸⁹ So BGH NJW 2009, 2740 = Schmid; Lamertz, RRa 2008, 46.

⁹⁰ So OLG Hamburg, RRa 2008, 104; LG Leipzig RRa 2009, 94, 95; AG Rn. 21; Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 4.

⁹¹ BGH, 30. 4. 2009 – Xa ZR 10/08, BeckRS 2009, 20181 = MDR 2009, 179; Besprechungen Schmid, NJW 2009, 2724, 2725; Frankfurt/M RRa 2008, 179.

(3) Bei einer durch das Luftfahrtunternehmen willentlich vorgenommenen Überbuchung des Fluggeräts liegt auch **kein Fall der Verspätung** des Fluges nach Art. 19 MÜ/WA vor⁸⁶. Die spätere Ersatzbeförderung des Fluggastes ist ein anderer Vertragsgegenstand mit anderem Flugschein und anderer Flugnummer (aliud) nach einer Nichtbeförderung. Daher hat der Fluggast auch dann einen Anspruch auf die Ausgleichsleistung, wenn er erst 24 Stunden später als vereinbart auf einem anderen Flug befördert wird, wenn der vertraglich vereinbarte Flug überbucht wurde⁸⁷. Nach der zutreffenden Entscheidung des AG Erding ist eine Ausgleichszahlung auch dann zu leisten, wenn das Luftfahrtunternehmen aufgrund von Personalmangel die Fluggäste nicht planmäßig abfertigen kann und diesen dann mitgeteilt wird, der Flug sei nun überbucht. Bei einer langen Warteschlange hat das Luftfahrtunternehmen die Fluggäste mit nahender Abflugzeit aufzurufen und schnellstmöglich abzufertigen⁸⁸.

c) Tatsächliche Nichtweiterbeförderung bei verpasstem Anschlussflug

(1) Es ist streitig, ob der Tatbestand der Nichtbeförderung gem. Art. 4 III der VO auf Fälle der Überbuchung bzw. einer Verlegung auf einen anderen Flug beschränkt ist⁸⁹ oder auch eine tatsächliche Nichtweiterbeförderung des Fluggastes bei einem verpassten Anschlussflug als Nichtbeförderung zu qualifizieren ist⁹⁰. So fordert einerseits Art. 4 III, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen unverzüglich die Ausgleichsleistungen nach Art. 7 und die Unterstützungsleistungen nach Art. 8 und 9 zu gewähren hat, wenn es Fluggäste gegen ihren Willen die Beförderung verweigert. Andererseits bestimmt die Verordnung für ihren Anwendungsbereich in Art. 3 II sie gelte nur dann, wenn der Fluggast über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfüge und sich rechtzeitig zur Abfertigung einfinde, oder aber unter der Bedingung, dass er von einem Luftfahrtunternehmen oder einem Reiseunternehmen von einem Flug, für den er eine Buchung besaß, auf einen anderen Flug verlegt wird, ungeachtet des Grundes hierfür.

(2) Nach der zutreffenden Entscheidung des BGH vom 30. 4. 2009 ist davon auszugehen, dass eine **tatsächliche Nichtweiterbeförderung** bei einem **verpassten Anschlussflug**, wenn ein Zubringerflug verspätet ist oder annulliert wird und der Anschlussflug nicht mehr erreicht wird, **nicht als Fall der Nichtbeförderung** im Sinne der Verordnung qualifiziert werden kann⁹¹. Insoweit liegt **keine gezielte Handlung des ausführenden Luftfahrtunternehmens** vor, sondern nur eine faktische Nichtweiterbeförderung. Dem Fluggast steht nur dann ein Ausgleichsanspruch wegen Nichtbeförderung auf einem Flug zu, wenn folgende drei Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind:

- Der Fluggast verfügt entweder über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug oder ist von einem anderen Flug, für den er eine solche Buchung besaß, auf den betreffenden Flug „verlegt“ worden.
- Der Fluggast hat sich – außer im Fall der „Verlegung“ und jedenfalls wenn ihm nicht schon vorher die Mitnahme verweigert worden ist – zur angegebenen Zeit oder mangels einer solchen Angabe 45 Minuten vor dem planmäßigen Abflug zur Abfertigung eingefunden.

⁸⁶ *Führich*, NJW 1997, 1044, 1045; LG Frankfurt/M TranspR 1999, 400 = NJW-RR 1998, 1589 = EuZW 1998, 479; LG Frankfurt/M RRa 1998, 125.

⁸⁷ LG Frankfurt/M RRa 2007, 81.

⁸⁸ AG Erding BeckRS 2007, 08912 = RRa 2007, 41.

⁸⁹ So BGH NJW 2009, 2740 = RRa 2009, 239; OLG Frankfurt/M RRa 2008, 179 m. krit. Anm. *Schmid*; *Lamberz*, RRa 2008, 46.

⁹⁰ So OLG Hamburg, RRa 2008, 139; LG Düsseldorf RRa 2008, 45; LG Berlin RRa 2008, 42; LG Leipzig RRa 2009, 94, 95; AG Bremen NZV 2007, 527 m. Anm. *Gaedke*; *MK/Tonner*, Nach § 651, Rn. 21; *Führich*, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 5.

⁹¹ BGH, 30. 4. 2009 – Xa ZR 78/08, RRa 2009, 239 = NJW 2009, 2740 = EuZW 2009, 586 = BeckRS 2009, 20181 = MDR 2009, 1033 = RiW 2009, 638 = RRa 2009, 239 = TranspR 2009, 320; Besprechungen *Schmid*, NJW 2009, 2724; *Führich*, LMK 2009, 294690; Bestätigung von OLG Frankfurt/M RRa 2008, 179.

Flug überbucht war oder nicht. Falls die erste Frage zu bejahen ist: Ist diese Vorschrift auch auf eine Umbuchung anzuwenden, die nicht durch das Luftfahrtunternehmen, sondern allein durch das Reiseunternehmen veranlasst worden ist? In dem vorgelegten Fall buchte eine Familie eine Pauschalreise in die Türkei, doch ihren Rückflug mussten die Betroffenen selbst zahlen, da der Reiseveranstalter umbucht hatte. Das AG Rüsselsheim hat der Klage stattgegeben⁹⁹, während das LG Darmstadt¹⁰⁰ sie abgewiesen hat, weil nicht die Beklagte als ausführendes Luftfahrtunternehmen gegen deren Willen die Beförderung verweigert hat, sondern der Reiseveranstalter eine Umbuchung vorgenommen hat. Der BGH verweist darauf, dass Art. 3 II der VO dahin verstanden werden könne, es sei eine Zurückweisung des Fluggastes am Flugsteig erforderlich. Dem Fluggast könne nicht zugemutet werden, am Flugsteig zu erscheinen, wenn ihm eine Umbuchung vorher mitgeteilt werde. Anders als das Berufungsgericht¹⁰¹, welches darauf abstellt, dass sich das Luftfahrtunternehmen die Entscheidung zur Umbuchung des Veranstalters nicht zurechnen lassen muss, vertritt der BGH zu Recht die Ansicht, Pauschalreisenden stehe wie Fluggästen einer bloßen Flugbeförderung eine Ausgleichsleistung bei Nichtbeförderung zu. Es kann nicht danach differenziert werden, ob die Gründe für die Umbuchung im Bereich der Fluggesellschaft oder des Reiseveranstalters liegen.

(3) Auf die **Ursache der Verlegung** des Fluges durch das „Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen“ kommt es nach dem ausdrücklichen Wortlaut von Art. 3 II lit. b der VO nicht an¹⁰², so dass auch eine Umbuchung durch einen Reiseveranstalter ausreicht. Die Verweisung in der Legaldefinition des Art. 2 lit. j auf Art. 3 II der VO bestätigt diese Auslegung. Nach Art. 3 II gilt die VO auch dann, wenn der Fluggast von einem Reiseunternehmen, also einem Reiseveranstalter, von einem Flug, für den er eine Buchung besaß, auf einen anderen Flug verlegt wird, ungeachtet des Grundes hierfür. Durch die Flugverlegung wird dem Fluggast die Beförderung mit dem gebuchten Flug verweigert, welcher durch eine konkrete Flugnummer und eine feste Abflugzeit bestimmt ist. Zwar ist zuzugeben, dass die vorzunehmende Suche nach Freiwilligen, welche auf den Flug verzichten (Art. 4 I, II der VO), für diese Fälle der Umbuchung nicht passt, sondern sich auf Überbuchungsfälle bezieht. Daraus kann aber nicht geschlossen werden, dass entgegen dem Wortlaut des Art. 2 lit. j und Art. 3 II lit. b der VO der Begriff Nichtbeförderung nur auf die Überbuchung beschränkt sein soll. Art. 4 I, II der VO stellen vielmehr nur spezielle Regeln für die Fälle auf, in denen eine Überbuchung der Grund für die Nichtbeförderung ist¹⁰³.

(4) Der Fluggast muss sich bei einer Flugverlegung auch nicht auf dem **Flugsteig einfinden**. Zwar spricht die Legaldefinition in Art. 2 lit. j davon, dass sich der Fluggast rechtzeitig am Flugsteig eingefunden haben muss. Für den Fall der Verlegung auf einen anderen Flug macht jedoch Art. 3 Abs. 2 lit. b ausdrücklich eine Ausnahme und sieht vor, dass sich der Fluggast nicht am Flughafen zur Abfertigung einzufinden braucht. Gerade weil die VO auch bei einer Verlegung des Fluggastes auf einen anderen Flug anzuwenden ist, wäre es für den Fluggast auch nicht zumutbar, gleichwohl zum früheren Flugtermin zu erscheinen, obwohl er von der Passagierliste gestrichen worden ist. Der vom Veranstalter umbuchte Fluggast kann daher die Ausgleichsleistung von dem Luftfahrtunternehmen verlangen, außer der Fluggast ist Freiwilliger nach Art. 4 I und verzichtet damit auf die Beförderung mit diesem Flug.

(5) Auch **Sinn und Zweck** der FluggastrechteVO, ein hohes Schutzniveau sicherzustellen und den Erfordernissen des Verbraucherschutzes Rechnung zu tragen¹⁰⁴, gebieten es, die Verlegung als Nichtbeförderung anzusehen, da sonst das Luftfahrtunternehmen bzw. der

⁹⁹ RRa 2006, 92.

¹⁰⁰ RRa 2006, 228.

¹⁰¹ LG Darmstadt RRa 2006, 228.

¹⁰² OLG Hamburg, BeckRS 2008, 13530 = RRa 2008, 139 bei Umbuchung wegen verspätetem Anschlussflug; AG Düsseldorf, NJOZ 2007, 1705 = RRa 2007, 38; AG Hamburg, BeckRS 2007, 08891 = RRa 2007, 88.

¹⁰³ Führich, Besprechung BGH NJW 2009, 285, LMK 2009, 273370.

¹⁰⁴ Erwägungsgrund 1, 2.

9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

Reiseveranstalter die Rechtsfolgen der VO durch Verlegung auf spätere oder fremde Flugkapazitäten **umgehen** könnte¹⁰⁵. Da der Fluggast die Gründe seiner Flugverlegung durch die Reiseleitung seines Veranstalters nicht kennt, kann der Fluggast nicht anders behandelt werden als bei Umbuchungen durch das Luftfahrtunternehmen¹⁰⁶.

(6) Sollte der EuGH die Vorlagefragen positiv für alle Mitgliedsstaaten im Sinne eines umfassenden Schutzes der Fluggäste entscheiden und die ausführenden Luftfahrtunternehmen zu Ausgleichszahlungen verpflichtet, ist es über eine **Regressklausel** möglich, im Innenverhältnis den Reiseveranstalter auf Erstattung in Anspruch zu nehmen. Art. 13 der Verordnung lässt es ausdrücklich zu, dass in Charterverträgen zwischen Veranstaltern und Luftverkehrsunternehmen der eigentlich für die Flugverlegung veranlassende Veranstalter diese Ausgleichszahlungen im Innenverhältnis zu übernehmen hat.

2. Rechtsfolgen der Nichtbeförderung

a) Suche nach Freiwilligen und ihre Ansprüche

- 1027 Nach Art. 4 I der VO soll das Luftfahrtunternehmen zunächst nach Freiwilligen suchen, welche auf den Flug verzichten, bevor es die Beförderung verweigert. Diesen ist eine nicht näher bezeichnete Gegenleistung zum freiwilligen Verzicht auf ihre Buchung anzubieten. Hierbei können Barzahlungen, aber auch Gutscheine über zusätzliche, auch wertvollere Flüge als die zu zahlende Ausgleichsleistung angeboten werden. Die Freiwilligen haben dann zwar einen Anspruch auf Erstattung der Flugscheinkosten bei einem Rücktritt vom Luftbeförderungsvertrag oder eine anderweitige Beförderung durch einen Ersatzflug nach Art. 8 der VO¹⁰⁷, nicht aber auf die Betreuungsleistungen nach Art. 9. Freiwillige verzichten auch auf die an sich fällige Ausgleichszahlung und auf weitere Schadensersatzansprüche (Art. 12 II)¹⁰⁸.

b) Ansprüche bei Nichtbeförderung

- 1028 Finden sich nicht genügend Freiwillige, um die Beförderung der verbleibenden Fluggäste mit Buchungen mit dem betreffenden Flug zu ermöglichen, dann hat das ausführende Luftfahrtunternehmen ein **Leistungsverweigerungsrecht** gegen den Willen des Fluggastes (Art. 4 II). In diesem Fall ist das ausführende Luftfahrtunternehmen gegenüber den zurückgewiesenen Fluggästen unverzüglich verpflichtet,
- die **Ausgleichsleistungen** gem. Art. 7 und
 - die **Unterstützungsleistungen** gem. Art. 8 sowie
 - die **Betreuungsleistungen** nach Art. 9

zu erbringen. Das Luftfahrtunternehmen kann sich bei diesen Ansprüchen wegen Nichtbeförderung **nicht entlasten** und auf höhere Gewalt oder fehlendes Verschulden berufen. Lediglich nicht vertretbare Gründe aus der Sphäre des Fluggastes¹⁰⁹ kann das Luftfahrtunternehmen einwenden.

IV. Annullierung des Fluges

1. Begriff der Annullierung

- 1029 (1) Eine Annullierung ist nach Art 2 lit. I der VO die Nichtdurchführung eines geplanten Fluges, für den zumindest ein Platz reserviert war und damit eine **Nichtdurchführung des**

¹⁰⁵ Vgl. BGH RRA 2009, 89, 91; Kummer, DAR 2009, 121, 122; Führich, MDR, Sonderbeil. 2007, S. 1, 5; Lienhard, GPR 2004, 259, 262; Staudinger, RRA 2005, 249.

¹⁰⁶ Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 5.

¹⁰⁷ AG Duisburg NJOZ 2006, 2279.

¹⁰⁸ AG Bad Homburg ZLW 1992, 314 (Kein Anspruch auf nachträglichen Geldersatz bei Annahme des Gutscheins).

¹⁰⁹ Vgl. Rn. 1023.

geplanten Fluges. Von einer Annullierung des Fluges ist dann zu sprechen, wenn der Fluggast befördert wird, als wenn der Fluggast nicht befördert worden wäre. Es geht um den Zuschnitt aus der Sicht der Fluggäste, ob das Luftfahrtunternehmen die vorgesehene Flugroute aufgeben muss. 10. 11. 2009 grundsätzlich von der ursprünglichen Flugroute auf eine ursprünglich geplante Flugroute aufgegeben eines anderen, ebenfalls geplanten Fluges. Die so umgebuchten Fluggäste sind die so umgebuchten Fluggäste.

(2) Der Begriff der Annullierung ist ein der wichtigsten Problemen der Fluggastrechte vor allen Dingen die Frage eine Annullierung eines Fluges als des Fluges. EuGH nach seiner Entscheidung in Art. 5 und 6 der Verordnung davon der – auch erheblichen – Distanz kann, wenn er entsprechend durchgeführt wird.

2. Rechtsfolgen

a) Ansprüche ohne Entlastung

Bei einer Annullierung gewährt die

- **Unterstützungsleistungen** in Form eines freien Rückflug zum Abflugort
- **Betreuungsleistungen** nach Art. 9 II (Kommunikationsmittel, Verpflegung am nächsten Tag (Art. 9 II))

Diese Ansprüche bestehen unabhängig davon, ob gegeben wird oder das Luftfahrtunternehmen die üblichen unvermeidbaren Umstände

b) Ansprüche mit Entlastung

Finanzielle Ausgleichsleistungen kann das Luftfahrtunternehmen nur zu erbringen, wenn die Annullierung erfolgt oder dann, wenn die Annullierung trotz zumutbarer Umstände zurückgeht (Art. 5 II)

3. Rechtzeitige Information

- (1) Das ausführende Luftfahrtunternehmen darf nicht weigern, wenn eine rechtzeitige Information folgende Zeitpunkte sieht Art. 5 II – mindestens 2 Wochen vor plan-

¹¹⁰ Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 5.

¹¹¹ EuGH, 19. 11. 2009, Sturgeson.

¹¹² Vgl. hierzu näher Rn. 1041 ff.

¹¹³ EuGH, 19. 11. 2009, Sturgeson.

¹¹⁴ Vgl. ausführlich Rn. 1049.

¹¹⁵ Näher Rn. 1050, 1051.

geplanten Fluges. Von einer Annullierung ist 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 darstellt¹¹⁰. Entscheidend ist darauf abzustellen, ob das Luftfahrtunternehmen seine ursprüngliche Flugplanung für die vorgesehene Flugroute aufgibt¹¹¹. Demnach kann nach der Entscheidung des EuGH vom 10. 11. 2009 grundsätzlich von einer Annullierung ausgegangen werden, wenn der ursprünglich geplante Flug auf einen anderen Flug verlegt wird, d. h., wenn die Planung des ursprünglichen Fluges aufgegeben wird und die Fluggäste dieses Fluges zu den Fluggästen eines anderen, ebenfalls geplanten Fluges stoßen, und zwar unabhängig von dem Flug, für den die so umgebuchten Fluggäste gebucht hatten.

(2) Der Begriff der Annullierung in Abgrenzung zu der Verspätung gehört zu den wichtigsten Problemen der FluggastrechteVO und deren Anwendung in der Praxis. Hierbei spielt vor allen Dingen die Frage eine Rolle, ob und unter welchen Voraussetzungen eine extreme Verspätung eines Fluges als dessen Annullierung zu qualifizieren ist¹¹². Hierbei geht der EuGH nach seiner Entscheidung vom 19. 11. 2009¹¹³ davon aus, dass Art. 2 lit. I sowie die Art. 5 und 6 der Verordnung dahin auszulegen sind, 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.

2. Rechtsfolgen

a) Ansprüche ohne Entlastungsmöglichkeit

Bei einer Annullierung gewährt Art. 5 I a der VO ohne jede Einschränkung zunächst **1030** die

- **Unterstützungsleistungen** nach Art. 8 (Erstattung der Flugscheinkosten und kostenfreien Rückflug zum Abflugort oder anderweitige Beförderung)¹¹⁴ und die
- **Betreuungsleistungen** nach Art. 9 I a (angemessene Mahlzeiten und Erfrischungen), Art. 9 II (Kommunikationsmittel) sowie Hotelunterbringung mit Transfer bei einem Ersatzflug am nächsten Tag (Art. 9 I b)¹¹⁵.

Diese Ansprüche bestehen unabhängig davon, ob die Annullierung rechtzeitig bekannt gegeben wird oder das Luftfahrtunternehmen sich nach Art. 5 III der VO auf außergewöhnliche unvermeidbare Umstände als Entlastung berufen kann.

b) Ansprüche mit Entlastungsmöglichkeiten

Finanzielle **Ausgleichsleistungen** hat nach Art. 7 der VO das ausführende Luftfahrtunternehmen nur zu erbringen, wenn die **Information** über die Annullierung nicht rechtzeitig erfolgt **oder** dann, wenn das Luftfahrtunternehmen nicht nachweisen kann, dass die Annullierung trotz zumutbarer Maßnahmen auf **außergewöhnliche unvermeidbare Umstände** zurückgeht (Art. 5 III VO). **1031**

3. Rechtzeitige Information

(1) Das ausführende Luftfahrtunternehmen kann die finanzielle Ausgleichsleistung verweigern, wenn eine rechtzeitige Unterrichtung über die Annullierung des Fluges erfolgt. Folgende Zeitpunkte sieht Art. 5 I c der VO vor: **1032**

- mindestens 2 Wochen vor planmäßiger Abflugzeit (Art. 5 I lit. c i),

¹¹⁰ Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 6.

¹¹¹ EuGH, 19. 11. 2009, Sturgeon und Böck, C-402/07 und C-432/07, Rn. 36, NJW 2010, 43.

¹¹² Vgl. hierzu näher Rn. 1041 ff.

¹¹³ EuGH, 19. 11. 2009, Sturgeon und Böck, C-402/07 und C-432/07, NJW 2010, 43.

¹¹⁴ Vgl. ausführlich Rn. 1049.

¹¹⁵ Näher Rn. 1050, 1051.

(3) In der Praxis haben die Entlastungsgründe der **Flugsicherheit** und der **Wetterbedingungen** die größte Bedeutung. Insoweit hat der BGH mit Beschluss vom 14. 10. 2008¹²³ dem EuGH die Frage vorgelegt, ob ein technischer Defekt am Flugzeug, auf den eine Annullierung zurückgeht, ein außergewöhnlicher Umstand sein kann. Mit Urteil vom 22. 12. 2008 hat der EuGH¹²⁴ aufgrund eines früheren Vorabentscheidungsersuchens des Handelsgerichts Wien¹²⁵ entschieden, dass ein technisches Problem, das bei einem Flugzeug auftritt und zur Annullierung eines Fluges führt, grundsätzlich nicht unter den Begriff fällt.

b) Außergewöhnliche Umstände und zumutbare Maßnahmen

(1) Die Ausgleichszahlung entfällt in jedem Fall, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen nachweisen kann, dass sich die Annullierung trotz Vorliegen außergewöhnlicher Umstände nicht durch zumutbare Maßnahmen hätte vermeiden lassen (Art. 5 III VO). Es müssen nach Erwägungsgrund 14 und 15 zwei Tatbestandselemente getrennt nachgewiesen werden: (1) **außergewöhnliche Umstände** und (2) alle **zumutbaren Maßnahmen**, um die Annullierung zu verhindern. Auch wenn „außerordentliche Umstände“ gegeben sind, muss das Luftfahrtunternehmen zusätzlich nachweisen, dass diese sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen worden wären¹²⁶.

(2) In der VO wird nicht auf ein „Vertretenmüssen“ abgestellt, so dass der Begriff der „zumutbaren Maßnahmen“ nicht nach den Prinzipien des § 276 BGB über die Verantwortlichkeit des Schuldners ausgelegt werden kann¹²⁷.

c) Technische Probleme und Flugsicherheit

(1) Technische Probleme am Flugzeug sind trotz regelmäßiger Wartung nach den bisherigen Erfahrungen mit der Verordnung ein häufiger Grund auf den sich Luftfahrtunternehmen beim Entlastungsversuch berufen. Nach verbindlicher Auffassung des EuGH fällt ein technisches Problem, das bei einem Flugzeug auftritt und zur Annullierung des Fluges führt, **nicht unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“**, es sei denn, es ginge auf Vorkommnisse zurück, „die aufgrund ihrer Natur oder Ursache nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und von ihm **tatsächlich nicht zu beherrschen** sind“. Im Interesse des Verbraucherschutzes beruft sich der EuGH insoweit in der Entscheidung Wallentin-Hermann vom 22. 12. 2008 auf eine enge Auslegung der Ausnahmenvorschrift des Art. 5 III der VO¹²⁸.

(2) Die Entscheidung Wallentin-Hermann ist ohne Schlussanträge des Generalanwalts ergangen¹²⁹, nachdem sich die Generalanwältin Sharpston schon in der **Rechtssache Kramme/SAS**¹³⁰ in den Schlussanträgen vom 27. 9. 2007 eine ähnliche Rechtsauffassung geäußert hat, in der es nicht mehr zu einer Entscheidung des EuGH gekommen war. Die Generalanwältin hatte schon damals für eine enge, damit fluggastfreundliche Auslegung des Art. 5 III der VO aus Gründen des Verbraucherschutzes plädiert und vorgeschlagen, dass sich das Luftfahrtunternehmen nur auf Umstände solle berufen können, die sich nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, und zudem außergewöhnlich sind, dass das jeweilige technische Problem seiner Art nach weder typischerweise von Zeit zu Zeit bei sämtlichen Luftfahrzeugen und/oder bei einem be-

¹²³ BGH, 14. 10. 2008 – X ZR 35/05, NJW 2009, 360 = EuZW 2009, 187 = BeckRS 2008, 24501 = RiW 2009, 89 = RRA 2009, 91.

¹²⁴ EuGH, 22. 11. 2008, C-549/07 – Wallentin-Hermann/Alitalia, NJW 2009, 347.

¹²⁵ HG Wien, 30. 10. 2007 – 1 R 118/07; hierzu Keiler, ZVR 2009, 236, 238.

¹²⁶ EuGH, 22. 11. 2008, C-549/07 – Wallentin-Hermann/Alitalia, NJW 2009, 347; AG Hamburg RRA 2006, 135 = NJW-RR 2006, 856; Führich, RRA 2010, 57.

¹²⁷ Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 6.

¹²⁸ EuGH, 22. 12. 2008, Rn. 17, 20; BGH, 12. 11. 2009 – Xa ZR 76/07, NJW 2010, 1070 = RRA 2010, 34.

¹²⁹ Art. 234 EG verlangt nicht zwingend, die Mitwirkung des Generalanwalts, vgl. Kummer, DAR 2009, 121, 124.

¹³⁰ Rs. C-396/06, Kramme/SAS, RRA 2007, 261.

solchen Mangel einschließt, der die **Lufttüchtigkeit** des Flugzeugs oder die sichere Durchführung des Fluges beeinträchtigt. Die Beantwortung dieser Frage hat durch die Entscheidung Wallentin-Hermann erheblich an Bedeutung verloren. In dem gleichen Vorlagebeschluss vom 14. 10. 2008 hat der BGH dem EuGH weiter die Frage vorgelegt, ob das ausführende Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen getroffen hat, wenn es das für das betroffene Flugzeug geltende Wartungs- und Instandhaltungsprogramm des Herstellers sowie Sicherheitsnormen und Auflagen der zuständigen Behörden oder Hersteller eingehalten hat oder sich der Fehler auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn es dieses Programm oder die Anweisung eingehalten bzw. beachtet hätte. Das Verfahren wurde beim EuGH als Rechtssache Schulze/Deutsche Lufthansa geführt und wurde gestrichen, da der BGH die Vorabentscheidung nicht mehr aufrechterhielt¹⁴².

(6) Hierzu hat der EuGH ebenfalls im Urteil vom 22. 12. 2008 Stellung genommen und betont, dass es nicht ausreicht, wenn das Luftfahrtunternehmen die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanforderungen an **Wartungsarbeiten** an dem Flugzeug ausgeführt hat¹⁴³. Verlangt werden vielmehr alle Maßnahmen, die der konkreten Situation angepasst, also für das Luftfahrtunternehmen in **technischer und wirtschaftlicher Hinsicht tragbar** waren. Einzelheiten insoweit hat das nationale Gericht zu prüfen¹⁴⁴. Der EuGH betont nochmals, dass aus Art. 5 III der VO zu entnehmen ist, dass nicht alle ungewöhnlichen Umstände per se auch Befreiungsgründe darstellen, sondern nur solche, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären¹⁴⁵.

(7) Der BGH hat mit Beschluss vom 14. 10. 2008¹⁴⁶ schließlich die Frage vorgelegt, ob es ausreichend ist, um das Luftfahrtunternehmen von der Verpflichtung zur Leistung von Ausgleichszahlungen zu befreien oder weitergehend der Nachweis zu verlangen ist, dass auch die Annullierung, das heißt die Außerbetriebsetzung des betroffenen Flugzeuges und die Streichung des Fluges wegen Fehlens einer Ersatzmaschine bei Ergreifen aller zumutbaren Maßnahmen nicht vermieden worden wäre. Hierzu hat der EuGH in seiner Entscheidung vom 22. 12. 2008 ausgesprochen, dass es auf den konkreten Einzelfall ankomme, insbesondere darauf, ob die konkrete Annullierung auf Vorkommnisse zurückzuführen ist, die nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens ist und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind.¹⁴⁷

d) Wetterbedingungen

(1) Für Wetterbedingungen sind keine höchstrichterlichen Entscheidungen ergangen, so dass die Kriterien der Entlastung aus den Gründen der Entscheidung des EuGH in der Rechtssache **Wallentin-Hermann**¹⁴⁸ zu entnehmen sind. Schlechte Wetterbedingungen, wie z. B. Nebel oder Schneefall am Flughafen, entlasten danach als außergewöhnliche Umstände nur dann, wenn das Luftfahrtunternehmen zu seiner Entlastung nachweist, dass sich die Annullierung auch dann nicht hätte vermeiden lassen, wenn alle **zumutbaren Maßnahmen** ergriffen worden wären (Art. 5 III VO). Zudem müssen alle Luftfahrtunternehmen des Flughafens gleichermaßen von diesen Bedingungen betroffen sein.

(2) Wenn daher ein Flughafen wegen **Nebels** vorübergehend geschlossen war, muss ein Luftfahrtunternehmen darlegen, welche Auswirkungen die Lande- und Startbeschränkungen wegen Nebels auf den annullierten Flug gehabt haben. Daher kann ein Luftfahrtunter-

¹⁴² EuGH, 10. 7. 2009, C-529/08.

¹⁴³ EuGH, 22. 12. 2008, Rn. 43; BGH, 12. 11. 2009 – Xa ZR 76/07, NJW 2010, 1070 = RRa 2010, 34.

¹⁴⁴ EuGH, 22. 12. 2008, Rn. 40, 42.

¹⁴⁵ EuGH, 22. 12. 2008, Rn. 39.

¹⁴⁶ BGH NJW 2009, 360.

¹⁴⁷ EuGH, 22. 12. 2008, Rn. 36; EuGH, 19. 11. 2009, Rn. 67.

¹⁴⁸ EuGH, 22. 11. 2008, C-549/07 – Wallentin-Hermann/Alitalia, NJW 2009, 347 = RRa 2009, 35.

9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

nehmen sich nicht auf außerordentliche Gründe berufen, wenn nach Wegfall der Schlechtwetterbedingungen der geplante Flug noch durchgeführt werden kann¹⁴⁹. Zumutbare Maßnahmen können die Benutzung eines nahe gelegenen Ersatzflughafens oder das Warten auf günstigere Wetterbedingungen sein¹⁵⁰. Ob zu den zumutbaren Maßnahmen auch gehört, dass Luftfahrtunternehmen, insbesondere Billigfluggesellschaften, ihre Flugzeuge mit Navigationshilfen ausstatten, die über dem gesetzlichen Mindeststandard liegen¹⁵¹, aber allgemein üblich sind, ist zweifelhaft.

e) Streik

1037 (1) Streik wird als Entlastungsgrund im Erwägungsgrund 14 genannt. Das kann ein **Streik der eigenen Leute** des ausführenden Luftfahrtunternehmens¹⁵² sein wie der Piloten und durch das Bord- oder Bodenpersonal, aber auch ein **Streik Dritter** wie bei anderen Luftfahrtunternehmen oder ein Streik der Fluglotsen kann erfasst werden¹⁵³. Für die Auslegung der FluggastrechteVO ist es unerheblich, ob es sich um einen Streik innerhalb oder außerhalb des Luftfahrtunternehmens handelt. Der Vergleich mit dem Begriff der höheren Gewalt in Art. 4 IV der Pauschalreise-Richtlinie erzwingt keine teleologische Reduktion des Wortlauts auf Eingriffe von außerhalb der Betriebssphäre des Luftfahrtunternehmens. Zudem führt eine Beschränkung allein auf Streiks außerhalb des Luftfahrtunternehmens – im Widerspruch zu den anderen Entlastungsmöglichkeiten nach Art. 5 III der VO zu einer verschuldensunabhängigen Haftung, welche der Verordnungsgeber nicht gewollt hat¹⁵⁴.

(2) Eine **Entlastung** ist jedoch nur dann nachgewiesen, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen das weitere Tatbestandsmerkmal des Ergreifens „aller zumutbaren Maßnahmen“ darlegt und beweist. Zutreffend hat daher das AG Frankfurt/M einen Streik des Personals des Luftfahrtunternehmens nur dann als außergewöhnlichen Umstand angesehen, wenn dieser für das Luftfahrtunternehmen nicht vorhersehbar war und ihr die nicht vollkommen unzumutbare Möglichkeit blieb, auf den Streik zu reagieren und ihr Verhalten beispielsweise durch Beschaffung von Ersatz-Personal darauf einzustellen¹⁵⁵. Wie in Art. 19 S. 2 MÜ¹⁵⁶ wird daher der Gedanke übernommen, dass alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen wurden, um die Annullierung zu verhindern. Hierbei gelingt der **Entlastungsbe- weis bei einem Streik Dritter wesentlich leichter** als bei eigenen Leuten, da die Anforderungen an zumutbare Verhinderungsmaßnahmen dann nicht so hoch sind.

f) Höhere Gewalt und Flugausfälle wegen Vulkanasche

1038 (1) Nach zutreffender herrschender Meinung zu Art. 19 MÜ/Art. 20 WA¹⁵⁷ greift auch bei Art. 5 III der VO eine Entlastung bei Fällen höherer Gewalt ein¹⁵⁸. Daher sind Naturkatastrophen wie Erdbeben, Hurrikans und die Asche eines Vulkanausbruchs, politische Unruhen und Kriege, Terroranschläge und akute Terrordrohungen und behördliche Eingriffe wie eine **Luftraumsperr**e außergewöhnliche Umstände, die **außerhalb des beherrschbaren Betriebsablaufs** des Luftfahrtunternehmens liegen.

¹⁴⁹ AG Frankfurt/M, 31. 8. 2006 – 30 C 1370/06–25.

¹⁵⁰ OLG Koblenz RRA 2008, 181 = NJW-RR 2008, 1232, wobei das Gericht ein Warten im konkreten Fall als nicht zumutbar angesehen hat; AG Düsseldorf RRA 2008, 144.

¹⁵¹ So Schmid, NJW 2007, 261; Tonner, VuR 2009, 209, 212

¹⁵² Streik eigenen Personals kein Entlastungsgrund, so Schmid, NJW 2006, 1841, 1843; Staudinger, RRA 2006, 254; Tonner, Der Reisevertrag, Luftbeförderung, Rn. 38.

¹⁵³ Die noch vom Verfasser in der Voraufgabe, 5. Aufl., § 45, Rn. 1024 vertretene Rechtsauffassung, dass innerbetriebliche Streiks bei dem Luftfahrtunternehmen nicht entlasten, wird für die Auslegung der VO nicht aufrechterhalten.

¹⁵⁴ AG Frankfurt/M RRA 2006, 230; Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 7.

¹⁵⁵ AG Frankfurt/M RRA 2006, 181.

¹⁵⁶ Vgl. Rn. 1107; Gienulla/Schmid, Art. 19 WA, Rn 59; Führich, RRA 2010, 57.

¹⁵⁷ Gienulla/Schmid, Art. 19 WA, Rn 59; vgl. Rn. 1104.

¹⁵⁸ Vgl. Rn. 537 zum Begriff höhere Gewalt im Reisevertragsrecht.

(2) Auch die EU-Kommission **ausbruchs in Island** die Auffa- mesituation gilt.¹⁶⁰ Diese Sonde- meinen Grundsätze des Wegfa- Rechten des Fluggastes vgl. Rn- und 562.

1. Begriff

(1) Die in Art. 6 angesproche- wendungsbereich der VO nur- der Abflug

- für einen Flug über eine Entf-
- für einen Flug von 1500 km
- bei Flügen über 3500 km

verzögern wird. Die VO enthält stellt der EuGH in der Rechts- kel-Entscheidung¹⁶⁴ auf die ge- liches Element des Fluges, der- gestellten Flugplan durchgeföh- Schadensersatzansprüchen auf d- **flug**, da nach der VO in ihrer be- gen gewähren will, nicht jedoc- nanzielle Ausgleichsleistung.

(2) Ein Flug ist demnach nach im Sinne von Art. 6 der VO, w- führt wird und sich die tatsäch- verzögert.

2. Rechtsfolgen

(1) Nach Art. 6 der VO hat fünf Stunden Verspätung, gestat-

- **Unterstützungsleistungen**
- **Betreuungsleistungen** (Art-
- **Ausgleichsleistungen** (Art-

Die VO gewährt also bei F- **spruch** wirtschaftlicher Folge- rung, welcher nur nach Art. 1- ternationalen Flügen ersetzt w-

(2) **Betreuungsleistungen und vier Stunden je nach F-**

¹⁵⁹ <http://ec.europa.eu/deutsche>

¹⁶⁰ Zum Anwendungsbereich

¹⁶¹ Vgl. Palandt/Grüneberg, § 31

¹⁶² Das MÜ geht in Art. 19 w- Rn. 553; Schmid, NJW 2006, 1841

¹⁶³ EuGH, 19. 11. 2009, Rn. 3

¹⁶⁴ EuGH, 10. 7. 2008, Rn. 40

¹⁶⁵ EuGH, 19. 11. 2009, Stung

¹⁶⁶ Vgl. näher Rn. 1097 ff.

(2) Auch die EU-Kommission¹⁵⁹ vertritt nach den **Flugausfällen wegen des Vulkanausbruchs in Island** die Auffassung, dass die FluggastrechteVO gerade in dieser Ausnahmesituation gilt.¹⁶⁰ Diese Sonderregelung schließt in ihrem Anwendungsbereich die allgemeinen Grundsätze des Wegfalls der Geschäftsgrundlage (§ 313 BGB) aus¹⁶¹. Zu den Rechten des Fluggastes vgl. Rn. 1049, 1050 und zum Reisevertragsrecht Rn. 1038, 221, 557 und 562.

V. Verspätung

1. Begriff

(1) Die in Art. 6 angesprochene Verspätung ist eine **Abflugverspätung**¹⁶² und im Anwendungsbereich der VO nur dann erheblich und eine sog. große Verspätung, wenn sich der Abflug

- für einen Flug über eine Entfernung **unter 1500 km** um mindestens **zwei Stunden**,
- für einen Flug von **1500 km bis 3500 km** um **drei Stunden** und
- bei Flügen **über 3500 km** um mindestens **vier Stunden**

verzögert wird. Die VO enthält keine Definition der „Verspätung eines Fluges“. Insoweit stellt der EuGH in der Rechtssache Sturgeon und Böck¹⁶³ unter Hinweis auf seine Schenkel-Entscheidung¹⁶⁴ auf die **geplante Flugroute** ab. Die Flugroute ist somit ein wesentliches Element des Fluges, der nach einem von dem Luftfahrtunternehmen im Voraus aufgestellten Flugplan durchgeführt wird. Die VO selbst knüpft nicht wie das MÜ bei Schadensersatzansprüchen auf die verspätete Ankunft eines Fluges ab, sondern auf den **Abflug**, da nach der VO in ihrer bisherigen Form nur Unterstützungs- und Betreuungsleistungen gewähren will, nicht jedoch die bisher in vielen Verfahren von Fluggästen erhoffte finanzielle Ausgleichsleistung.

(2) Ein Flug ist demnach nach der Entscheidung des EuGH vom 19. 11. 2009 „verspätet“ im Sinne von Art. 6 der VO, wenn er entsprechend der ursprünglichen Planung durchgeführt wird und sich die tatsächliche Abflugzeit gegenüber der **planmäßigen Abflugzeit verzögert**.

2. Rechtsfolgen

(1) Nach Art. 6 der VO hat der Fluggast ab einer Verspätung von zwei, drei, vier oder **1040 fünf Stunden** Verspätung, gestaffelt nach Flugentfernung, Anspruch auf

- **Unterstützungsleistungen** wie Rücktritt oder anderweitige Beförderung (Art. 8) und
- **Betreuungsleistungen** (Art. 9) sowie
- **Ausgleichsleistungen** (Art. 7) nach Entscheidung des EuGH vom 19. 11. 2009¹⁶⁵.

Die VO gewährt also bei Flugverspätung **keinen individuellen Schadensersatzanspruch** wirtschaftlicher Folgeschäden des Fluggastes bei Personen- und Gepäckverzögerung, welcher nur nach **Art. 19 MÜ**, Art. 3 VO (EG) Nr. 2027/97 bei nationalen und internationalen Flügen ersetzt wird¹⁶⁶.

(2) **Betreuungsleistungen** nach Art. 9 werden ab einer **Verspätung von zwei, drei und vier Stunden** je nach Flugentfernung gewährt. Der Anspruch entsteht schon dann,

¹⁵⁹ http://ec.europa.eu/deutschland/press/pr_releases/9111_de.htm; www.reiserecht-fuehrich.de

¹⁶⁰ Zum Anwendungsbereich Rn. 1017, 1018.

¹⁶¹ Vgl. *Palandt/Grüneberg*, § 313, Rn. 16.

¹⁶² Das MÜ geht in Art. 19 von der Ankunftsverspätung aus, vgl. näher Rn. 1100, 1051; *Ruhwedel*, Rn. 553; *Schmid*, NJW 2006, 1841, 1842.

¹⁶³ EuGH, 19. 11. 2009, Rn. 30.

¹⁶⁴ EuGH, 10. 7. 2008, Rn. 40.

¹⁶⁵ EuGH, 19. 11. 2009, *Sturgeon und Böck*, C-402/07 und C-432/07, NJW 2010, 43.

¹⁶⁶ Vgl. näher Rn. 1097 ff.

9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

wenn nach vernünftigem Ermessen die Verspätung **absehbar** wird. Nach Art. 6 II müssen die Unterstützungsleistungen jedenfalls innerhalb der in Art. 6 I für die jeweilige Entfernungskategorie vorgesehene **Fristen** dem Fluggast angeboten werden.

(3) Ein **Rücktritt** vom Beförderungsvertrag mit einem vollständigen **Erstattungsanspruch** des gezahlten Flugpreises für alle noch nicht benutzten Flugstrecken nach Art. 8 I lit. a der VO bzw. einen Rückflug zum ersten Abflugort zum frühestmöglichen Zeitpunkt, hat der Fluggast nur dann, wenn sich der Abflug um mehr als **fünf Stunden** verzögert.

(4) Diese **Erheblichkeitsschwelle** ist auch heranzuziehen, wenn sich der Fluggast wegen der Verspätung des relativen Fixgeschäfts seines Fluges auf sein Rücktrittsrecht nach § 631, 280, 323 II Nr. 2 BGB beruft. Nach § 323 V 2 BGB kann der Gläubiger nicht vom Vertrag zurücktreten, wenn die Pflichtverletzung unerheblich ist. Für die Frage der Erheblichkeit ist daher der Maßstab der Verordnung in Art. 6, 8 heranzuziehen¹⁶⁷.

(5) Ein **Ersatzflug nach Art. 8 I lit. b und c** der VO zum **Endziel** oder **Ausgleichszahlungen** nach Art. 7 sind bei Flugverspätung ausgeschlossen. Mit Entscheidung des EuGH vom 19. 11. 2009 in der Rechtssache **Sturgeon und Böck** sind jedoch die Art. 5, 6 und 7 der VO dahin auszulegen, dass die Fluggäste verspäteter Flüge im Hinblick auf die Anwendung des Ausgleichsanspruchs den Fluggästen annullierter Flüge grundsätzlich gleichgestellt werden können und somit den in Art. 7 dieser Verordnung vorgesehenen Ausgleichsanspruch geltend machen können, wenn sie wegen eines verspäteten Fluges einen **Zeitverlust von drei Stunden oder mehr** erleiden, d. h., wenn sie ihr Endziel nicht früher als drei Stunden nach der von dem Luftfahrtunternehmen ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreichen. Eine solche Verspätung führt allerdings dann nicht zu einem Ausgleichsanspruch zugunsten der Fluggäste, wenn das Luftfahrtunternehmen nachweisen kann, dass die große Verspätung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, also auf Umstände, die von dem Luftfahrtunternehmen **tatsächlich nicht zu beherrschen** sind.

(6) Das ausführende Luftfahrtunternehmen kann sich – im Gegensatz zur Ausgleichsleistung – bezüglich der angeordneten Rechtsfolgen des **Rücktritts und Rückflugs** bzw. der **Betreuungsleistungen nicht entlasten**.

3. Abgrenzung von Verspätung und Annullierung

a) Entscheidung des EuGH

1041 (1) In seiner Entscheidung des EuGH vom 19. 11. 2009 stellte dieser verbindlich fest, dass Art. 2 lit. l sowie die Art. 5 und 6 der VO dahin auszulegen sind, 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.

(2) Weiterhin stellte der EuGH fest, dass die Art. 5, 6 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen sind, dass die Fluggäste verspäteter Flüge im Hinblick auf die Anwendung des Ausgleichsanspruches den Fluggästen annullierter Flüge gleichgestellt werden können und somit den in Art. 7 vorgesehenen Ausgleichsanspruch geltend machen können, wenn sie wegen eines verspäteten Fluges einen **Zeitverlust von drei Stunden oder mehr** erleiden, d. h., wenn sie ihr Endziel nicht früher als drei Stunden nach der von dem Luftfahrtunternehmen ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreichen. Eine solche Verspätung führt allerdings dann nicht zu einem Ausgleichsanspruch zugunsten der Fluggäste, wenn das Luftfahrtunternehmen nachweisen kann, dass die große Verspätung auf **außergewöhnliche Umstände** zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, also auf Umstände, die von dem Luftfahrtunternehmen tatsächlich nicht zu beherrschen sind.

¹⁶⁷ Vgl. zum Rücktritt vom Luftbeförderungsvertrag bei Verspätung Rn. 1002 ff.

b) Verschiedene Rechtsfolgen

(1) Bei der Abgrenzung von den vom Gesetzgeber angeordneten VO und einer Abflugverspätung vielen Rechtsstreitigkeiten die dann die doch hohe Ausgleichszahlung der VO gehört¹⁶⁸.

(2) Bei einer Abflugverspätung Art. 6 I der VO gesetzlich nur Beförderung (Art. 8) und Betreuung des Fluges, nicht jedoch Fluges schuldet das Luftfahrtunternehmen von 250 bis 600 € (Art. 7). Die Höhe der Ausgleichszahlung hat auf eine Ausgleichszahlung hat zwei klar getrennte Kategorien, die nicht abgeleitet, dass ein Verstoß sei es auch erheblich – lang kann¹⁶⁹.

c) Aufgabe der Flugplanung

(1) Die Abgrenzung der Verantwortlichkeit, ob der Flug noch durchgeführt werden kann, ist eine **Aufgabe der Flugplanung**. Auch der BGH hält es für möglich, dass die Aufgabe der Flugplanung der Luftfahrtunternehmen seine Aufgabe während der Verzögerung kann ausfallen werden.

(2) Der BGH hat die Frage zur Entscheidung vorgelegt. Daraus ist das Urteil des Handelsgerichts Wien zu entnehmen. In dem Fall ging es um eine Verspätung von 22 Stunden. In dem Urteil **Sharpston** in ihren Schlussanträgen hat der Gerichtshof die mündliche Kommission, das Europäische Parlament, gebitten, zu entscheiden, ob die Art. 5 und 7 sowie die Art. 8 und 9 der VO **handlung** ungültig sind, sowie die Art. 5 und 7 (unabhängig von ihrer Dauer) unterschieden werden können, die unterschiedlichen Rechtsfolgen ein

¹⁶⁸ Die Kommission hat in einem Urteil entschieden, dass dann, wenn ein Luftfahrtunternehmen seine Fluggäste innerhalb dieser Fristen nicht betreuen kann, es keine Ausgleichszahlung zu leisten hat (port/passengers/air/air_en.htm).

¹⁶⁹ EuGH, 19. 11. 2009, Rn. 44.

¹⁷⁰ EuGH, 19. 11. 2009, StEu 2009, 282; *Führich*, Sonderbeilage 171.

¹⁷¹ BGH, 17. 7. 2007, NJW 2007, 3007 – X Z.

¹⁷² BGH, 17. 7. 2007 – X Z.

Besprechung *Staudinger*, NJW 2007, 3007.

¹⁷³ C-402/07 – *Sturgeon/C*.

¹⁷⁴ C-432/07 – *Böck und L*.

b) Verschiedene Rechtsfolgen

(1) Bei der Abgrenzung von Verspätung und Annullierung ist davon auszugehen, dass die vom Gesetzgeber angeordneten Rechtsfolgen einer Annullierung des Fluges nach Art. 5 der VO und einer Abflugverspätung nach Art. 6 der VO unterschiedlich sind. Daher gingen in vielen Rechtsstreitigkeiten die Luftfahrtunternehmen primär von einer Verspätung aus, da dann die doch hohe Ausgleichszahlung nicht gewährt werden muss. So verwundert es nicht, dass die Abgrenzung der Verspätung von der Annullierung zu den umstrittensten Fragen der VO gehört¹⁶⁸.

(2) Bei einer Abflugverspätung schuldet das ausführende Luftfahrtunternehmen nach Art. 6 I der VO gesetzlich nur Unterstützungsleistungen wie Rücktritt oder anderweitige Beförderung (Art. 8) und Betreuungsleistungen (Art. 9). Im Falle einer Annullierung eines Fluges schuldet das Luftfahrtunternehmen zusätzlich streckenabhängige Ausgleichszahlungen von 250 bis 600 € (Art. 7). Die Verordnung sieht daher vor, dass nur bei einer Annullierung des Fluges, nicht jedoch bei einer Abflugverspätung, der Fluggast einen Anspruch auf eine Ausgleichszahlung hat. Daraus folgt, dass annullierte und verspätete Flüge insoweit zwei klar getrennte Kategorien von Flügen darstellen. Somit lässt sich aus dieser Verordnung nicht ableiten, dass ein verspäteter Flug allein deshalb, weil die Verspätung von – und sei es auch erheblich – längerer Dauer ist, als „annullierter Flug“ qualifiziert werden kann¹⁶⁹.

c) Aufgabe der Flugplanung

(1) Die Abgrenzung der Verspätung von Annullierung im Sinne der VO muss danach erfolgen, ob der Flug noch durchgeführt wird oder eine endgültige Nichtbeförderung durch eine **Aufgabe der Flugplanung** durch das ausführende Luftfahrtunternehmen vorliegt¹⁷⁰. Auch der BGH hält es für möglich, dass hierbei entscheidend darauf abzustellen ist, ob das Luftfahrtunternehmen seine ursprüngliche Flugplanung aufgibt¹⁷¹. Auf eine konkrete Zeitdauer der Verzögerung kann als Faktor zur Feststellung einer Annullierung nicht abgestellt werden.

(2) Der BGH hat die Frage der Abgrenzung mit Beschluss vom 17. 7. 2007¹⁷² dem EuGH zur Entscheidung vorgelegt. Der EuGH hat diese Rechtssache¹⁷³ mit einem Vorlageverfahren des Handelsgerichts Wien¹⁷⁴ verbunden und am 19. 11. 2009 entschieden. In dem deutschen Fall ging es um eine Verspätung von 25 Stunden, im Fall aus Österreich um eine Verspätung von 22 Stunden. In diesem verbundenen Verfahren hat die **Generalanwältin Sharpston** in ihren Schlussanträgen am 2. 7. 2009 beantragt, vor der Entscheidung sollte der Gerichtshof die mündliche Verhandlung wiedereröffnen und die Mitgliedsstaaten, die Kommission, das Europäische Parlament und den Rat um Stellungnahme zu der Frage ersuchen, ob die Art. 5 und 7 sowie Art. 6 der VO angesichts des **Grundsatzes der Gleichbehandlung** ungültig sind, soweit damit zwischen Annullierung und Verspätung (ungeachtet ihrer Dauer) unterschieden wird. Die Generalanwältin ist der Auffassung, dass die unterschiedlichen Rechtsfolgen einer Verspätung und einer Annullierung gegen den Grundsatz

¹⁶⁸ Die Kommission hat in einer am 3. 11. 2006 herausgegebenen Erklärung die Auffassung vertreten, dass dann, wenn ein Luftfahrtunternehmen eine Verspätung von mehr als fünf Stunden erwartet, es seine Fluggäste innerhalb dieser Zeit über ihre Rechte aufklären und ihnen Unterstützung und Betreuung gewähren muss, aber keinen finanziellen Ausgleich zu zahlen hat (http://ec.europa.eu/transport/passengers/air/air_en.htm).

¹⁶⁹ EuGH, 19. 11. 2009, Rn. 30.

¹⁷⁰ EuGH, 19. 11. 2009, Sturgeon und Böck, C-402/07 und C-432/07, NJW 2010, 43 = RRA 2009, 282; Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 8.

¹⁷¹ BGH, 17. 7. 2007, NJW 2007, 3437.

¹⁷² BGH, 17. 7. 2007 – X ZR 95/06, RRA 2007, 233 = EuZW 2007, 709 = NJW 2007, 3437, Besprechung Staudinger, NJW 2007, 3392.

¹⁷³ C-402/07 – Sturgeon/Condor.

¹⁷⁴ C-432/07 – Böck und Lepuschitz/Air France.

9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

der Gleichbehandlung verstoßen würden. Nur der Gemeinschaftsgesetzgeber könne eine besondere zeitliche Grenze festlegen, die eine Ausgleichsleistung auslöse. Der EuGH könne dies nicht. Dieser Auffassung folgte der EuGH nicht, sondern entschied in der Sache selbst und stellte bei einem Zeitverlust ab drei Stunden die Flugverspätung der Annullierung gleich. Demnach kann grundsätzlich von einer Annullierung ausgegangen werden, wenn der ursprünglich geplante und verspätete Flug auf einen anderen Flug verlegt wird, d. h., wenn die Planung des ursprünglichen Fluges aufgegeben wird und die Fluggäste dieses Fluges zu den Fluggästen eines anderen, ebenfalls geplanten Fluges stoßen, und zwar unabhängig von dem Flug, für den die so umgebuchten Fluggäste gebucht hatten.

(3) **Nicht maßgeblich für die Abgrenzung** ist nach Auffassung des EuGH¹⁷⁵ die Anzeige einer „Verspätung“ oder einer „Annullierung“ auf der **Anzeigetafel** des Flughafens oder entsprechender Angaben des Personals des Luftfahrtunternehmens. Ausschlaggebend ist grundsätzlich auch nicht, dass den Fluggästen ihr **Gepäck wieder ausgehändigt** wird¹⁷⁶, oder dass sie **neue Bordkarten** erhalten¹⁷⁷, da diese auch erforderlich sind, wenn ein Ersatzflugzeug anderen Typs eingesetzt wird. Die **Auswechslung des Flugzeuges** und der Besatzung hat ebenfalls nichts mit der Flugplanung zu tun, sondern mit dessen Organisation und Durchführung. Daher ist die Durchführung des Fluges durch ein anderes Luftfahrtunternehmen ebenfalls keine Annullierung¹⁷⁸. Diese Umstände stehen nämlich in keinem Zusammenhang mit den objektiven Merkmalen des Fluges als solchen. Sie können Fehlbeurteilungen oder Faktoren zuschreiben sein, die auf dem entsprechenden Flughafen vorherrschen, oder angesichts der Wartezeit und der Notwendigkeit, dass die betroffenen Fluggäste eine Nacht im Hotel verbringen, geboten sein. Entscheidend ist grundsätzlich auch nicht, dass die **Zusammensetzung der Gruppe von Fluggästen**, die ursprünglich gebucht hatten, mit der der später beförderten Gruppe im Wesentlichen übereinstimmt¹⁷⁹. Denn in dem Maß, in dem sich die Verspätung gegenüber der ursprünglich geplanten Abflugzeit verlängert, kann die Zahl der Fluggäste, die die erste dieser Gruppen bilden, abnehmen, weil einige Fluggäste eine ihnen angebotene Umbuchung auf einen anderen Flug angenommen und andere Fluggäste aus persönlichen Gründen darauf verzichtet haben, den verspäteten Flug zu nehmen. Umgekehrt ist das Luftfahrtunternehmen – soweit für den ursprünglich geplanten Flug Plätze freigeworden sind – durch nichts daran gehindert, vor dem Abheben des Flugzeuges, dessen Flug verspätet ist, zusätzliche Fluggäste aufzunehmen. Die Abgrenzung der Verspätung von Annullierung hat somit danach zu erfolgen, ob der Flug noch durchgeführt wird oder eine endgültige Nichtbeförderung durch eine Aufgabe der Flugplanung vorliegt. **Kriterien zur Aufgabe der Flugplanung** können die Bekanntmachung des Piloten eine längere Reparatur sei erforderlich oder der Flug werde aufgegeben¹⁸⁰, die Fluggäste hätten das Flugzeug zu verlassen oder sie sollten am Flugschalter eine Umbuchung vornehmen¹⁸¹, die Ausgabe einer anderen Flugnummer, da eine solche regelmäßig zu einem anders geplanten Flug gehört¹⁸².

(4) Bei der Auslegung des gemeinschaftsrechtlichen Sekundärrechtsaktes der FluggastrechteVO kann **nicht auf das deutsche Schuldrecht** zurückgegriffen werden und die Verspätung als Unmöglichkeit der Leistung bei einem absoluten Fixgeschäft angenommen werden. Auch wenn ein Flug verspätet ist, kann nicht angenommen werden, dass er für den Fluggast als sinnlos und damit insgesamt als unmöglich angesehen werden kann¹⁸³. Bei

¹⁷⁵ EuGH, 19. 11. 2009, Rn. 37.

¹⁷⁶ So noch AG Schöneberg NJW-RR 2006, 489 = RRA 2006, 93.

¹⁷⁷ So noch *Tonner*, in: *Gebauer/Wiedmann* (Hrsg.), *Zivilrecht unter europ. Einfluss*, 2005, Kap. 13a, Rn. 67.

¹⁷⁸ BGH, 14. 10. 2008, Rn. 14.

¹⁷⁹ EuGH, 19. 11. 2009, Rn. 38; BGH, 17. 7. 2007, Rn. 15.

¹⁸⁰ AG Charlottenburg, 15. 11. 2005 – 218 C 290/05.

¹⁸¹ BGH, 17. 7. 2007, Rn. 13.

¹⁸² BGH, 17. 7. 2007, Rn. 15.

¹⁸³ Vgl. bereits hier Rn. 991; *Staudinger*, RRA 2005, 249, 251.

einem verspäteten Abflug handel-
lieferung wird dagegen der **geplan-**
sächliche gegenüber der **planmä-**
immer noch eine Verspätung **im**
gang von einer Verspätung in
Der „Erfüllungszeitraum“¹⁸⁵ für
Verzögerung noch nicht **übersch-**
damit zu einer Flugannullierung
sich der Flug um mehrere Tage
mitgeteilt wird, also die **Flugpla-**
auch die bisherige Rechtsprechun-
der Flug erst einen Tag¹⁸⁶ oder
lange Verzögerung kann für den
Ausgleichleistungen erbracht wer-
Aufgabe des Gemeinschaftsgese-
19. 11. 2009.

d) Zeitverlust von drei Stunden

(1) Obwohl die Abgrenzung
planung endgültig aufgegeben
von drei Stunden den Fluggä-
deren Flug annulliert worden ist
das Ziel der Verordnung mit de-
Schutzniveau für Fluggäste sicher
Möglichkeit so auszulegen ist, da
praxiswirksam ist¹⁹⁰. Letztlich ste-
verlangt, dass vergleichbare Sach-
verhalte nicht gleich behandelt
tiv gerechtfertigt ist¹⁹¹. Im vorlie-
Flüge mit der von Fluggästen an-
annulliert wurde, und diejenigen
ähnlichen Schaden in Form einer
Anwendung des in Art. 7 der Ver-
gleichbaren Lage befinden.

(2) Unter diesen Umständen
anderweitig beförderten Fluggä-
gewährt, wenn das Luftfahrtsun-
der nicht mehr als eine Stunde
höchstens zwei Stunden nach der
gen somit einen Ausgleichsanspre-
fahrtunternehmen angesetzten D-
den.

¹⁸⁴ So *Schmid*, NJW 2006, 1841.

¹⁸⁵ So *Larenz*, *Lehrbuch des Schin-*
253.

¹⁸⁶ LG Berlin ZLW 1982, 84; *OL-*

¹⁸⁷ LG Frankfurt/M MDR 1984

¹⁸⁸ BGH RRA 2007, 233, Rn. 22

¹⁸⁹ *Tonner*, *Der Reisevertrag, Luft-*

¹⁹⁰ EuGH, 19. 11. 2009, Rn. 44

¹⁹¹ EuGH, 10. 1. 2006, IATA und

einem verspäteten Abflug handelt es sich noch um den gleichen Flug, bei einer Flugannullierung wird dagegen der geplante Flug nicht mehr durchgeführt. Wenn sich damit die tatsächliche gegenüber der planmäßigen Abflugzeit auf den nächsten Tag verschiebt, kann immer noch eine Verspätung im Sinn der VO vorliegen. Ein **gleitender zeitlicher Übergang** von einer Verspätung in eine Annullierung¹⁸⁴ ist daher grundsätzlich **abzulehnen**. Der „Erfüllungszeitraum“¹⁸⁵ für die Durchführung eines Fluges ist mit einigen Stunden Verzögerung noch nicht überschritten. Ein Übergang zur endgültigen Unmöglichkeit und damit zu einer Flugannullierung kann ausnahmsweise nur dann angenommen werden, wenn sich der Flug um mehrere Tage verschiebt oder ein anderer Abflughafen als der gebuchte mitgeteilt wird, also die **Flugplanung aufgegeben** wird. Diese Auslegung berücksichtigt auch die bisherige Rechtsprechung, welche Annullierung erst dann angenommen hat, wenn der Flug erst einen Tag¹⁸⁶ oder erst zwei Tage¹⁸⁷ später stattfindet. Gerade eine besonders lange Verzögerung kann für den Fluggast eine Schutzlücke darstellen, wenn dann keine Ausgleichleistungen erbracht werden müssten¹⁸⁸. Die Einführung eines Zeitelementes¹⁸⁹ ist Aufgabe des Gemeinschaftsgesetzgebers oder des EuGH wie in der Entscheidung vom 19. 11. 2009.

d) Zeitverlust von drei Stunden

(1) Obwohl die Abgrenzung danach vorzunehmen ist, ob die Fluggesellschaft die **Flugplanung** endgültig aufgegeben hat, geht der EuGH davon aus, dass bei einem **Zeitverlust von drei Stunden** den Fluggästen im Interesse der **Gleichbehandlung** zu Fluggästen deren Flug annulliert worden ist, ein Ausgleichsanspruch zusteht. Insoweit legt der EuGH das Ziel der Verordnung mit den ersten vier Erwägungsgründen weit aus, um ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen und betont, dass ein Gemeinschaftsrechtsakt nach Möglichkeit so auszulegen ist, dass seine Gültigkeit nicht in Frage stellt und die Vorschrift praxiswirksam ist¹⁹⁰. Letztlich stellt der EuGH auf das Primärrecht des Art. 8 AEU ab, der verlangt, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleich behandelt werden dürfen, sofern eine solche Behandlung nicht objektiv gerechtfertigt ist¹⁹¹. Im vorliegenden Fall ist die Situation von Fluggästen verspäteter Flüge mit der von Fluggästen annullierter Flüge zu vergleichen, da Fluggäste, deren Flug annulliert wurde, und diejenigen, die von der Verspätung eines Fluges betroffen sind, einen ähnlichen Schaden in Form eines Zeitverlustes erleiden und sich somit im Hinblick auf die Anwendung des in Art. 7 der Verordnung vorgesehenen Ausgleichsanspruchs in einer vergleichbaren Lage befinden.

(2) Unter diesen Umständen hat der EuGH den entsprechend Art. 5 I lit. c iii der VO anderweitig beförderten Fluggästen den in Art. 7 der VO vorgesehenen Ausgleichsanspruch gewährt, wenn das Luftfahrtunternehmen sie nicht anderweitig mit einem Flug befördert, der nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit startet und ihr Endziel höchstens zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit erreicht. Diese Fluggäste erlangen somit einen Ausgleichsanspruch, wenn sie gegenüber der ursprünglich von dem Luftfahrtunternehmen angesetzten Dauer einen Zeitverlust von drei Stunden oder mehr erleiden.

¹⁸⁴ So Schmid, NJW 2006, 1841, 1843; Wagner, VuR 2006, 337, 339.

¹⁸⁵ So Lorenz, Lehrbuch des Schuldrechts, Bd. 1, 14. Aufl., I § 21, S. 307; Staudinger, RRa 2005, 249, 253.

¹⁸⁶ LG Berlin ZLW 1982, 84; OLG Frankfurt/M RRa 1997, 181.

¹⁸⁷ LG Frankfurt/M MDR 1984, 580; OLG Frankfurt/M MDR 1989, 165.

¹⁸⁸ BGH RRa 2007, 233, Rn. 22; Kummer, DAR 2009, 121, 123.

¹⁸⁹ Tonner, Der Reisevertrag, Luftbeförderung, Rn. 43; ders., VuR 2009, 209, 211

¹⁹⁰ EuGH, 19. 11. 2009, Rn. 44 bis 47.

¹⁹¹ EuGH, 10. 1. 2006, IATA und ELFFA, Rn. 95, 97, 98.

9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

e) Kürzung der Ausgleichszahlung

- 1045 Der EuGH weist allerdings darauf hin¹⁹², dass die einem Fluggast nach Art. 7 I der VO geschuldete Ausgleichszahlung um 50 % gekürzt werden kann, wenn die Voraussetzungen des Art. 7 II der VO vorliegen. Auch wenn in dieser letztgenannten Vorschrift nur auf den Fall der anderweitigen Beförderung des Fluggastes Bezug genommen wird, ist festzustellen, dass die Kürzung der vorgesehenen Ausgleichszahlung allein von der Verspätung abhängig ist, der die Fluggäste ausgesetzt sind, so dass einer entsprechenden Anwendung dieser Vorschrift auf Ausgleichszahlungen an Fluggäste verspäteter Flüge nichts entgegensteht. Daraus folgt, dass die Ausgleichszahlung, die dem Fluggast eines verspäteten Fluges geschuldet wird, der sein Endziel nicht früher als drei Stunden nach der ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreicht, nach Art. 7 II lit. c um 50 % gekürzt werden kann, wenn die Verspätung bei einem Flug, der nicht Art. 7 II lit. a und b unterliegt, also bei einem Langstreckenflug über 3500 km, unter vier Stunden bleibt.

f) Außergewöhnliche Umstände

- 1046 Eine solche Verspätung führt allerdings nach Auffassung des EuGH dann nicht zu einem Ausgleichsanspruch zugunsten der Fluggäste, wenn das Luftfahrtunternehmen nachweisen kann, dass die große Verspätung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären, also auf Umstände, die von dem Luftfahrtunternehmen tatsächlich nicht zu beherrschen sind¹⁹³.

VI. Ausgleichsanspruch

1. Rechtsnatur

- 1047 Nach Art. 7 der VO schwanken die Ausgleichszahlungen je nach Flugentfernung zwischen 250 und 600 €. Hierbei handelt es sich nicht um einen Strafschadensersatz ähnlich der US-amerikanischen „punitive damages“, sondern um einen pauschalierten Schadensersatz mit einer Abschreckungsfunktion gegenüber dem Luftfahrtunternehmen und mit einer Genugtuungsfunktion gegenüber dem Fluggast¹⁹⁴. Der Gemeinschaftsgesetzgeber sprach sich gegen eine vorrangige Straffunktion aus¹⁹⁵, auch wenn eine Ähnlichkeit zum amerikanischen Vorbild erkennbar ist. Auch die Möglichkeit der Anrechnung auf weitergehende Schadensersatzansprüche nach Art. 12 I 2 der VO spricht für einen Schadensersatzanspruch. Da der Fluggast keinen Vermögensschaden nachweisen muss, und im Erwägungsgrund 2 von einem Ausgleich für „Ärgernis“ und „große Unannehmlichkeiten“ gesprochen wird, kann von einem pauschalierten Schadensersatzanspruch mit Genugtuungsfunktion gesprochen werden¹⁹⁶. Nicht gefolgt kann daher einer früheren Entscheidung des AG Frankfurt/M, welches zu der Vorgänger-VO (EWG) 295/91 die Ausgleichszahlung als Sanktion einstuft¹⁹⁷.

¹⁹² EuGH, 19. 11. 2009, Rn. 63.

¹⁹³ Vgl. dazu Rn. 1033 ff.; EuGH, 19. 11. 2009, Rn. 67.

¹⁹⁴ LG Frankfurt/M RRa 2007, 81.

¹⁹⁵ Vgl. noch den früheren Vorschlag der Kommission in ABIEG 2001 C 103 E, S. 225 mit Zahlungen von 750 bis 1500 J und den dann geänderten Vorschlag in ABIEG 2003 C 71 E, S. 188, mit wesentlich reduzierten Ausgleichsbeträgen; vgl. Lienhard, GPR 2004, 259, 264.

¹⁹⁶ Staudinger/Schmidt-Bendun, NJW 2004, 1897, 1899 sprechen von einem Fremdkörper im deutschen Recht.

¹⁹⁷ NJW-RR 1996, 1335, 1336; krit. Führich, NJW 1997, 1044, 1046.

2. Höhe

(1) Die Ausgleichszahlung ist nungabhängig bei Flügen bis 1 weiteren Flügen 600 €. Nach Art der Methode der Großkreisen für die Berechnung der Entfernung im S

(2) Zahlungen können gem. Art. 7 Fluggast mit einem Alternativflug zu erreichen:

≤ 1500 km	250 €
> 1500–3500 km	400 €
> 3500 km	600 €

(3) Ob der betroffene Fluggast vom Flug mit Erstattung des Fluges Ausgleichsleistung, d. h. in beiden Fällen, den. Eine Begrenzung durch den Fluggesellschaften gefordert, besteht

(4) Die nach Art. 15 I der VO Fluggäste von dem ausführenden Reiseveranstalter. Die Beträge sind dem Fluggast zu zahlen, können aber auch von dem Reiseveranstalter zu werden (Art. 12 I 2 VO)¹⁹⁸. Die schriftlichem Einverständnis im Fall III VO).

VII.

(1) Nach Art. 8 I der VO hat der Fluggast ein Wahlrecht zwischen

– Rücktritt und vollständiger Erstattung der gelegte Reiseabschnitte sowie

– den Fluggast zwecklos geworden

– Rückflug zum ersten Abflug

– anderweitige Beförderung zu dem

– Zeitpunkt. Diese kann wie bei anderen Verkehrsmitteln (z. B. Luft, Bus, Bahn oder Schiff)

Der Luftbeförderungsvertrag ist zu erfüllen oder soweit die Erfüllung ihren Umständen entsprechend ständig zurückbezahlt, wenn der Fluggast getreten ist, nicht aber nach jeder

(2) Der Anspruch auf Rückzahlung der Ausgleichszahlung steht neben der Leistung. Der

¹⁹⁸ Großkreis ist die kürzeste Verbindung (Orthodrome). Berechnungshilfe bei der Berechnung (z. B. Nürnberg).

¹⁹⁹ Vgl. unten Rn. 1061

²⁰⁰ Die Unterstützungsleistungen sind die Leistungen bezeichnet, vgl. Tonner, W

²⁰¹ Lienhard, GPR 2004, 259, 264

²⁰² Darauf weist Wagner Beate, W

2. Höhe

(1) Die Ausgleichszahlung bei Nichtbeförderung bzw. Annullierung beträgt **entfernungsbabhängig** bei Flügen bis 1500 km 250 €, von 1500 km bis 3500 km 400 € und bei weiteren Flügen 600 €. Nach Art. 7 IV der VO werden die genannten Entfernungen nach der Methode der Großkreisentfernung ermittelt, wobei der Gesetzgeber die Praxis bei der Berechnung der Entfernung im Stich gelassen hat¹⁹⁸.

(2) Zahlungen können gem. Art. 7 II der VO um die **Hälfte gekürzt** werden, wenn der Fluggast mit einem Alternativflug das Endziel innerhalb von folgenden zeitlichen Toleranzen erreicht:

≤ 1500 km	250 €	Endziel < 2 Stunden	50 %
> 1500–3500 km	400 €	Endziel < 3 Stunden	50 %
> 3500 km	600 €	Endziel < 4 Stunden	50 %

(3) Ob der betroffene Fluggast das Angebot des Ersatzfluges annimmt oder den Rücktritt vom Flug mit Erstattung des Flugpreises wählt, hat keinen Einfluss auf die Halbierung der Ausgleichsleistung, d. h. in beiden Fällen kann die Ausgleichsleistung um 50 % gekürzt werden. Eine Begrenzung durch den Flugpreis, wie in der Vorgänger-VO und von den Billig-Fluggesellschaften gefordert, besteht nicht.

(4) Die nach Art. 15 I der VO zwingend zu zahlende Ausgleichsleistung erhalten alle Fluggäste von dem ausführenden Luftfahrtunternehmen, also auch die Reisenden eines Reiseveranstalters. Die Beträge sind unabhängig von einem bestehenden Schaden des Fluggastes zu zahlen, können aber auf einen anderweitigen Schadensersatzanspruch angerechnet werden (Art. 12 I 2 VO)¹⁹⁹. Die Zahlung erfolgt in bar, Überweisung, Scheck oder mit schriftlichem Einverständnis in Form von Reisegutschein und/oder Dienstleistungen (Art. 7 III VO).

VII. Unterstützungsleistungen

(1) Nach Art. 8 I der VO hat der Fluggast bei diesen Unterstützungsleistungen²⁰⁰ ein **Wahlrecht** zwischen

- **Rücktritt** und vollständiger **Erstattung** der Flugscheinkosten für noch nicht zurückgelegte Reiseabschnitte sowie für bereits zurückgelegte Reiseabschnitte, wenn der Flug für den Fluggast zwecklos geworden ist,
- **Rückflug** zum ersten Abflugort zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder eine
- **anderweitige Beförderung** zum Endziel zum frühestmöglichen oder wunschgemäßem Zeitpunkt. Diese kann wie bei den Flugausfällen wegen der Vulkanasche mit einem Ersatzflug, Bus, Bahn oder Schiff erfolgen.

Der Luftbeförderungsvertrag wird damit rückabgewickelt, soweit er noch nicht erfüllt ist oder soweit die Erfüllung ihren Zweck verfehlt hat²⁰¹. Der Flugpreis wird damit nur vollständig zurückbezahlt, wenn der Fluggast tatsächlich vom Luftbeförderungsvertrag zurückgetreten ist, nicht aber nach jeder fünfständigen Abflugverspätung²⁰².

(2) Der Anspruch auf Rückflug zum ersten Abflugort gewährt einen Schadensersatzanspruch neben der Leistung. Der Rückflug oder Flug zum Endziel zum „frühestmöglichen

¹⁹⁸ Großkreis ist die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten auf einer Kugeloberfläche (so. Orthodrome). Berechnungshilfe bei www.dgfr.de; AG Charlottenburg RRA 2009, 189 (Mallorca/Nürnberg).

¹⁹⁹ Vgl. unten Rn. 1061

²⁰⁰ Die Unterstützungsleistungen nach Art. 8 der VO werden oftmals unzutreffend als Betreuungsleistungen bezeichnet, vgl. *Tonner*, VuR 2009, 209, 212.

²⁰¹ *Lienhard*, GPR 2004, 259, 263.

²⁰² Darauf weist *Wagner Beate*, VuR 2006, 337 zu Recht hin.

9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

Zeitpunkt“ ist so auszulegen, dass sich das Luftfahrtunternehmen auf die **Grenzen seiner eigenen Kapazität** berufen kann und damit eine Begrenzung auf den nächsten verfügbaren, eigenen Platz des Luftfahrtunternehmens enthält²⁰³. Soweit der Fluggast zu einem anderen als den vorgesehenen Zielflughafen – wie bei den Flugausfällen wegen Vulkanasche – befördert wird, sind diese Kosten und die des notwendigen Transfers zum Zielflughafen, ebenso wie Ersatzbeförderungen durch andere Verkehrsmittel, von dem Luftfahrtunternehmen zu tragen (Art. 8 III VO). Alle Ansprüche sind verschuldensunabhängig vom ausführenden Luftfahrtunternehmen zu erfüllen, da auf sie ohne Exkulpationsmöglichkeit Bezug genommen wird.

(3) Diese **Unterstützungsleistungen** konkretisieren die nationalen Ansprüche wegen Nichtleistung des gebuchten Fluges wie den Rücktritt vom Luftbeförderungsvertrag nach § 631, 280, 323 II Nr. 2 BGB²⁰⁴. Als Ansprüche aus einer VO des Gemeinschaftsrechts haben sie allerdings Vorrang vor den Regelungen des nationalen Schuldrechts²⁰⁵. Daher ist die **Erheblichkeitsschwelle von 5 Stunden bei Rücktritt wegen Verspätung** auch heranzuziehen, wenn sich der Fluggast wegen der Verspätung des relativen Fixgeschäfts seines Fluges auf sein Rücktrittsrecht nach § 631, 280, 323 II Nr. 2 BGB beruft. Nach § 323 V 2 BGB kann der Gläubiger nicht vom Vertrag zurücktreten, wenn die Pflichtverletzung unerheblich ist. Für die Frage der Erheblichkeit ist daher der Maßstab der Verordnung in Art. 6, 8 heranzuziehen²⁰⁶.

(4) In Art 8 II der VO wird wegen des Vorrangs der Rechte aus dem Reisevertrag der **Erstattungsanspruch** für Pauschalreisende gegen das **ausführende Luftfahrtunternehmen** abgeändert. Der Anspruch auf eine anderweitige Beförderung durch einen Ersatzflug oder eine Ersatzbeförderung mit Bahn, Bus oder Schiff bleibt hiervon grundsätzlich unberührt.

VIII. Betreuungsleistungen

1. Rechtsnatur

- 1050 (1) Die pauschalierten Betreuungsleistungen nach Art. 9 der VO können **nicht als Schadensersatzleistung qualifiziert** werden. Zwar schaffen sie einen typischen allgemeinen Nachteilsausgleich für den Fluggast, wenn er von einer nicht vertragsmäßigen Leistung des Luftfahrtunternehmens betroffen ist²⁰⁷. Gewährt jedoch das ausführende Luftfahrtunternehmen dem Fluggast bei einer Nichtbeförderung oder Annullierung unter Verstoß gegen die Verordnung keine Betreuungsleistungen, so dass dieser selbst Mittel für Verpflegung aufwenden muss, so kann dieser Ersatzanspruch entgegen der Entscheidung des AG Köln²⁰⁸ mit der gezahlten oder zu zahlenden **Ausgleichsleistung nicht aufgerechnet** werden, da dies einmal zu einer ungerechtfertigten Privilegierung des pflichtwidrig handelnden Luftfahrtunternehmens führen und gegen Treu und Glauben (§ 242 BGB) verstoßen würde. Zum anderen handelt es sich bei den Betreuungsleistungen, welche verschuldensunabhängig ohne Entlastungsmöglichkeit zu gewähren sind, um einen dem deutschen Recht fremden Anspruch des Gemeinschaftsrechts und daher um keinen Schadensersatzanspruch. Soweit vorgeschlagen wird, darin einen Aufwendungsersatz für eine Nacherfüllung des Beförderungsvertrages zusehen²⁰⁹, kann dem jedoch nicht gefolgt werden, da die Betreu-

²⁰³ Lienhard, GPR 2004, 259, 264.

²⁰⁴ Vgl. hierzu Rn. 998.

²⁰⁵ Vgl. Rn. 945 ff.

²⁰⁶ Vgl. zum Rücktritt vom Luftbeförderungsvertrag bei Verspätung Rn. 1002 ff.

²⁰⁷ Vgl. Rn. 945; OLG Düsseldorf NJW-RR 1992, 1330, 1331; LG Frankfurt/M RRA 1998, 125, 127; EuGH RRA 2006, 127, 129; Vgl. zur Hilfeleistung des Eisenbahnunternehmens nach der FahrgastrechteVO Rn. 1171.

²⁰⁸ AG Köln RRA 2007, 44.

²⁰⁹ Staudinger/Schmidt-Bendun, NJW 2004, 1897, 1900.

ungsleistungen nach Art. 9 der VO sind²¹⁰.

(2) Werden die vorgeschriebenen Leistungen wegen dieser Pflichtwidrigkeit nicht erbracht, ist der Fluggast verpflichtet, die ausführenden Leistungen zu empfangen. Der Umfang des Schadensersatzes ist dem Fluggast gegenüber dem Fluggast gegebenenfalls durch die Ausgleichszahlung anzurechnen. Ein Schadensersatz stellt keinen Schadensersatz darstell-

2. Leistungen

Dem Fluggast sind nach Art. 9 der VO **geltlich** anzubieten

- Mahlzeiten und Erfrischung
- Hotelunterbringung, falls es notwendig ist oder ein Aufenthalt notwendig ist,
- Beförderung zwischen Fluggastorten (z. B. Flughafen) und
- zwei unentgeltliche Komman-

IX. We

1. Höher- und Herabst

Nach Art. 10 der VO dürfen keine Nachteile entstehen. Nicht zu berücksichtigen sind, obwohl eine Vertrag zustimmt. Abs. 2 gewährt bei Anspruch auf teilweise Erstattungen Minderung.

2. Vorrang von Person

(1) Personen mit **eingeschrieben** henden sowie **Kinder** ohne Vorrang. Nach Abs. 2 haben die Fluggäste Vorrang vor der Beförderung von beliebiger Dauer. Für Personen mit ein-

²¹⁰ Lienhard, GRP 2004, 259.

²¹¹ AG Köln RRA 2007, 44, 2009, 209, 212.

²¹² Vgl. hierzu Rn. 1038, 1040.

²¹³ AG Dortmund RRA 2006, 1559 = RRA 2006, 181, 182. Staudinger/Schmidt-Bendun, NJW 2006, 1559 = RRA 2006, 181, 182. Staudinger/Schmidt-Bendun, NJW 2008, 95, 96.

ungsleistungen nach Art. 9 der VO auch bei einem Rücktritt des Fluggastes zu erbringen sind²¹⁰.

(2) Werden die vorgeschriebenen Betreuungsleistungen nicht erbracht, hat der Fluggast wegen dieser Pflichtwidrigkeit einen **Schadensersatzanspruch** gegen das zu dieser Leistung verpflichtete ausführende Luftfahrtunternehmen²¹¹. Daher kann der Fluggast angemessene **Hotelkosten** geltend machen, wenn das Luftfahrtunternehmen ihn hätte unterbringen müssen. Der Umfang der Ersatzvornahme durch den Fluggast ist in angemessenem Umfang durch das ausführende Luftfahrtunternehmen zu ersetzen. Dies gilt auch bei den Flugausfällen auf Grund der **Vulkanasche** aus Island²¹². Dieser Schadensersatzanspruch steht dem Fluggast gegebenenfalls zusätzlich zur Ausgleichszahlung zu und ist nicht auf die Ausgleichszahlung anzurechnen, da Art. 12 I 2 der VO auf Betreuungsleistungen, welche keinen Schadensersatz darstellen, keine Anwendung findet²¹³.

2. Leistungen

Dem Fluggast sind nach Art. 9 der VO vom ausführenden Luftfahrtunternehmen **unentgeltlich** anzubieten

- Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit,
- Hotelunterbringung, falls ein Aufenthalt von einer Nacht oder mehreren Nächten notwendig ist oder ein Aufenthalt zusätzlich zu dem vom Fluggast beabsichtigten Aufenthalt notwendig ist,
- Beförderung zwischen Flughafen und dem Ort der Unterbringung (Hotel oder Sonstiges) und
- zwei unentgeltliche Kommunikationsmöglichkeiten mit Telefon, Fax, Telex oder E-Mail.

IX. Weitere Ansprüche der Verordnung

1. Höher- und Herabstufung

Nach Art. 10 der VO dürfen dem Fluggast durch eine **Verlegung in eine andere Klasse** keine Nachteile entstehen. Nach Abs. 1 darf für eine höhere Klasse kein Aufschlag verlangt werden, obwohl eine Vertragsänderung vorliegt, wenn der Fluggast einer höheren Klasse zustimmt. Abs. 2 gewährt bei einer Herabstufung einen entfernungsabhängig gestaffelten Anspruch auf teilweise Erstattung des Flugpreises von 30 % bis 75 % im Sinne einer prozentualen Minderung.

2. Vorrang von Personengruppen

(1) Personen mit **eingeschränkter Mobilität** und deren Begleitpersonen oder Begleitenden sowie **Kinder** ohne Begleitung haben nach Art. 11 I der VO bei der Beförderung Vorrang. Nach Abs. 2 haben sie im Falle einer Nichtbeförderung, Annullierung oder Verspätung von beliebiger Dauer Anspruch auf baldmöglichste Betreuungsleistungen nach Art. 9. Für Personen mit eingeschränkter Mobilität gilt unabhängig von der Fluggastrech-

²¹⁰ Lienhard, GRP 2004, 259, 264.

²¹¹ AG Köln RRa 2007, 44 = BeckRS 2007, 05051; AG Dortmund RRa 2008, 188; Tonner, VuR 2009, 209, 212.

²¹² Vgl. hierzu Rn. 1038, 1049.

²¹³ AG Dortmund RRa 2008, 188 mit ausführlicher Begründung; AG Frankfurt/M NJW-RR 2006, 1559 = RRa 2006, 181, 183; Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S.1, 9, 11; Staudinger/Schmidt-Bendun, NJW 2004, 1897, 1900; Staudinger/Ilchmann, NJW 2008, 2752, 2756; a.A. will den Schadensersatzanspruch mit der Ausgleichszahlung verrechnen: AG Köln RRa 2007, 44; AG Düsseldorf NJW-RR 2006, 1561 = RRa 2006, 130, 131 m. Anm. Themann; AG Rüsselsheim RRa 2008, 95, 96.

9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

teVO die Verordnung über Rechte von behinderten Fluggästen und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität²¹⁴.

(2) In Art. 2 lit. i der VO ist der Begriff der Person mit eingeschränkter Mobilität definiert, nicht jedoch der Begriff des Kindes. Dieser Begriff wird in der Gemeinschaft unterschiedlich ausgelegt. Bei Anwendung der VO ist auf die nationale Volljährigkeitsgrenze abzustellen²¹⁵.

3. Informationspflichten

- 1054 Art. 14 der VO enthält die Verpflichtung des ausführenden Luftfahrtunternehmens zur Information der Fluggäste über ihre Rechte. Daher ist bei der Abfertigung des Fluggastes im Flughafen ein klar lesbarer Hinweis mit dem wörtlich **vorgeschriebenen Text** des Art. 14 I anzubringen. Bei Eintritt der Nichtbeförderung, Annullierung und Verspätung ist dem Betroffenen zusätzlich ein **schriftliches Merkblatt** auszuhändigen (Art. 14 II). Wird der Fluggast nicht ordnungsgemäß über seine Rechte unterrichtet und hat er aus diesem Grund einer Ausgleichsleistung zugestimmt, die unter dem Standard der VO liegt, hat er nach Art. 15 II der VO einen Anspruch auf eine **zusätzliche Ausgleichsleistung**.

4. Regressansprüche

- 1055 (1) Nach Art. 13 der VO sind **Regressansprüche des ausführenden Luftfahrtunternehmens** für Leistungen nach der VO nicht beschränkt. Dies gilt insbesondere für das Recht auf Erstattung des ausführenden Luftfahrtunternehmens gegenüber einem Reiseveranstalter mit dem ein **Chartervertrag** geschlossen worden ist, wenn dieser **Schadenverursacher** ist. Hierbei ist zu beachten, dass Art. 13 keinen eigenen Regressanspruch begründet, sondern einen solchen durch eine Regressklausel voraussetzt. Dieser kann sich aus dem Chartervertrag ergeben oder nach den Grundsätzen einer Geschäftsführung ohne Auftrag nach §§ 677, 683 BGB, wenn beispielsweise das Luftfahrtunternehmen dem Reisenden einer Pauschalflugreise einen Teil des Flugpreises erstattet. Insoweit handelt das Luftfahrtunternehmen im Namen des Reiseveranstalters, der einen Reisevertrag mit dem Reisenden hat.

(2) Auch der **EuGH** weist in seiner Entscheidung vom 19. 11. 2009 daraufhin²¹⁶, dass die Verpflichtungen aus der Verordnung unbeschadet des Rechts der Luftfahrtunternehmen zu erfüllen sind, bei anderen Schadensverursachern, auch Dritten, Regress zu nehmen, wie es Art. 13 VO vorsieht. Ein solcher Regress kann daher die finanzielle Belastung des ausführenden Luftfahrtunternehmens mildern oder sogar beseitigen. Außerdem erscheint es nicht unangemessen, dass diese Verpflichtungen, vorbehaltlich des erwähnten Regressanspruchs, ohne Weiteres von den Luftfahrtunternehmen getragen werden, an die die betroffenen Fluggäste durch einen Beförderungsvertrag gebunden sind, der ihnen einen Anspruch auf einen weder annullierten noch verspäteten Flug verschafft. Ein Regress des Reiseveranstalters gegen die Charterfluggesellschaft als ausführendes Luftfahrtunternehmen sieht die Verordnung nicht vor, da der **Reiseveranstalter keine Ansprüche aus der Verordnung** hat²¹⁷.

5. Verstöße

- 1056 (1) Art. 16 I der VO verpflichtet jeden Mitgliedsstaat eine Stelle zu benennen, die für die Durchsetzung dieser VO zuständig ist. In Deutschland ist das das **Luftfahrtbundesamt** in Braunschweig durch eine Einfügung in das Luftverkehrsgesetz offizielle Beschwerde- und Durchsetzungsstelle sowohl für die Rechte der Fluggäste nach der VO als auch nach der

²¹⁴ VO (EG) Nr. 1107/2006, ABIEG v. 26. 7. 2006, L 204/1, vgl. hierzu Rn. 927.

²¹⁵ So auch *Lienhard*, GRP 2004, 259, 265.

²¹⁶ EuGH, 19. 11. 2009, Rn. 68 unter Bezugnahme auf EuGH, 10. 1. 2006, IATA und ELFFA, Rn. 90

²¹⁷ Vgl. zum Reisevertragsrecht, Rn. 1063 ff.

Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 reisenden mit eingeschränkter Mobilität insgesamt Anzeigen entgegen, wenn Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 und sonstige Gebühren, Zuschläge

(2) Unbeschadet seiner weichen nach Art. 16 II bei dieser Stelle beschweren. Insoweit nimmt die Kommission die Befugnisse im Hinblick auf die Befugnisse zur Überwachung ein, so **schonend reguliert werden**²¹⁸. Insoweit ist die **Schlichtungsstelle** von den Mitgliedsstaaten für Verhältnisse verhältnismäßig und abschreckend nach Art. 17 der VO vorgelegt

(3) Nach § 108 II Nr. 1 bis 3 Nr. 13 LuftVG wer als Luftfahrtausführer fahrlässig verstößt.

X.

1. Montrealer Übereinkommen

a) MÜ neben Fluggastrecht

(1) Bei der **Verspätung eines Fluges** für konkrete **Verspätungsschäden**. Insoweit wird auf die Ausführungen teVO und dem MÜ unter **Rn. 1054** im Fall der Nichtbeförderung und (EG) Nr. 261/2004 hat der **EuGH** Flug (Erstattung der Flugscheinbetriebsleistungen und nach **gleichzeitige** ab einer dreifachen

(2) Da das Rücktritts- und **Abschlags** **Betreuungsleistungen** nach **Art. 17** sind²²¹, besteht für die **Verspätung** rechte kein Konkurrenzproblem. **Art. 17** ist dardierte und sofort zu beheben die Gegenstand von Regelung oder große Verspätung eines **Fluges** **VO** vom 10. 1. 2006 über die **gemeinschaftsrechtlichen VO** völkerrechtlichen MÜ. **Art. 17** Fluggäste im Anschluss an die **dividuelle Wiedergutmachung**

²¹⁸ Vgl. *Tonner*, VuR 2009, 209

²¹⁹ KOM (2007) 168.

²²⁰ EuGH, 19. 11. 2009, NJW

²²¹ Vgl. hierzu Rn. 1047; *Staudinger* 1899; *Fährich*, Sonderbeilage Flug

²²² Vgl. EuGH RRA 2006, I 973.

²²³ EuGH, 19. 11. 2009, Rn. 3

Verordnung (EG) Nr. 1107/2006, die die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität regelt. Darüber hinaus nimmt das Luftfahrt-Bundesamt Anzeigen entgegen, wenn Luftfahrtunternehmen entgegen den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 neben dem Endpreis nicht Steuern, Flughafengebühren und sonstige Gebühren, Zuschläge und Entgelte gesondert ausweisen.

(2) Unbeschadet seiner weitergehenden Schadensersatzansprüche kann jeder Fluggast nach Art. 16 II bei dieser Stelle sich wegen eines behaupteten Verstoßes gegen die VO beschweren. Insoweit nimmt das Luftfahrtbundesamt jedoch nur öffentlich-rechtliche Aufgaben zur Überwachung ein, so dass **privatrechtliche Pflichtwidrigkeiten nicht ausreichend reguliert** werden²¹⁸. Insoweit ist der nationale Gesetzgeber gefordert, eine außergerichtliche **Schlichtungsstelle** einzurichten, nachdem Art. 16 III der VO fordert, dass die von den Mitgliedsstaaten für Verstöße gegen die VO festgelegten Sanktionen „wirksam, verhältnismäßig und abschreckend“ sein müssen. Insoweit mahnt die Kommission in ihrem nach Art. 17 der VO vorgelegten Bericht die Beseitigung dieses Defizits an²¹⁹.

(3) Nach § 108 II Nr. 1 bis 9 LuftVZO handelt **ordnungswidrig** im Sinne des § 58 I Nr. 13 LuftVG wer als Luftfahrtunternehmer gegen die Pflichten der VO vorsätzlich oder fahrlässig verstößt.

X. Weitergehende Ansprüche

1. Montrealer Übereinkommen

a) MÜ neben FluggastrechteVO bei Verspätung

(1) Bei der **Verspätung** eines Fluges greift die VO über die Fluggastrechte und das MÜ **1057** für konkrete Verspätungsschäden des Fluggastes und seines Reisegepäcks nebeneinander ein. Insoweit wird auf die Ausführungen zum Konkurrenzverhältnis zwischen der FluggastrechteVO und dem MÜ unter **Rn. 945** Bezug genommen. Das MÜ regelt dagegen nicht den Fall der Nichtbeförderung und den Fall der Annullierung des Fluges. Nach Art. 6 der VO (EG) Nr. 261/2004 hat der Fluggast bei großer Verspätung das Recht auf **Rücktritt** vom Flug (Erstattung der Flugscheinkosten) oder auf eine **anderweitige Beförderung**, auf **Betreuungsleistungen** und nach der Entscheidung des EuGH²²⁰ auf eine finanzielle **Ausgleichszahlung** ab einer dreistündigen Flugverspätung.

(2) Da das Rücktritts- und Abhilferecht als **Unterstützungsleistung** nach Art. 8 und die **Betreuungsleistungen** nach Art. 9 der VO **nicht als Schadensersatz** zu qualifizieren sind²²¹, besteht für die Verspätung hinsichtlich der Rechtsfolgen der EG-VO über Fluggastrechte kein Konkurrenzproblem²²². So zielt die FluggastrechteVO darauf ab, Schäden standardisiert und sofort zu beheben, und zwar durch verschiedene Formen von Maßnahmen, die Gegenstand von Regelungen sind, die an die Nichtbeförderung oder die Annullierung oder große Verspätung eines Fluges anknüpfen²²³. Der EuGH bestätigt in seiner Entscheidung vom 10. 1. 2006 über die Vorlage des englischen High Court die Vereinbarkeit der gemeinschaftsrechtlichen VO über Fluggastrechte mit seinen Artikeln 5, 6 und 7 mit dem völkerrechtlichen MÜ. Art. 19, 22 und 29 MÜ regeln nur, unter welchen Voraussetzungen Fluggäste im Anschluss an die Verspätung eines Fluges Anspruch auf Schadensersatz als individuelle Wiedergutmachung gegen den vertraglichen Luftfrachtführer geltend machen

²¹⁸ Vgl. *Tönnner*, VuR 2009, 209, 212.

²¹⁹ KOM (2007) 168.

²²⁰ EuGH, 19. 11. 2009, NJW 2010, 43.

²²¹ Vgl. hierzu Rn. 1047; *Staudinger/Schmidt-Bendun*, VersR 2004, 971, 972; *dies.*, NJW 2004, 1897, 1899; *Führich*, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 10.

²²² Vgl. EuGH RRA 2006, 127 = NJW 2006, 351; *Staudinger/Schmidt-Bendun*, VersR 2004, 971, 973.

²²³ EuGH, 19. 11. 2009, Rn. 51; EuGH, 10. 1. 2006, IATA und ELFFA, Rn. 43.

9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

können²²⁴. Das MÜ will bei Verspätung den vollen Ausgleich des individuellen Schadens des Fluggastes gewähren, während die VO bei Verspätung lediglich standardisierte sofortige Unterstützungs-, Betreuungs- und Ausgleichsleistungen für alle betroffene Fluggäste sichern will²²⁵. Das MÜ lässt nach der Rechtsprechung des EuGH daneben Raum für die standardisierten Leistungen der FluggastrechteVO einschließlich der pauschalisierten Ausgleichszahlung²²⁶.

(3) Da das MÜ weder den Fall der **Nichtbeförderung** noch die **Annullierung** des Fluges regelt, besteht insoweit kein Konkurrenzproblem.

(4) **Bei Flugverspätungen** kann der betroffene Fluggast nebeneinander geltend machen:

- seine Fluggastrechte aus der Verordnung nach Art. 6 und 7, 8 und 9 und daneben
- seinen individuellen Verspätungsschaden einschließlich seines Reisegepäcks nach dem MÜ²²⁷.

(5) Weitergehende Schadensersatzvorschriften werden damit nicht verdrängt, sondern nur insoweit ergänzt, als diese nicht für den Fluggast **günstiger** sind. Der Fluggast hat damit ein **Wahlrecht**, ob er die Ansprüche gegen sein vertragliches Luftfahrtunternehmen mit dem individuellen Schadensersatz oder die pauschale Ausgleichszahlung gegenüber dem ausführenden Luftbeförderungsunternehmen geltend macht. Die Geltendmachung der Ausgleichszahlung ist oftmals günstiger, da insoweit kein konkreter Schaden nachgewiesen werden muss.

(6) **Individuelle Schäden** des Fluggastes nach nationalem Recht können die Kosten eines Ersatzfluges²²⁸ oder vergebliche Aufwendungen einer Weiterreise²²⁹ sein. Bei einer elfstündigen Verspätung ist der Fluggast nach Ansicht des LG Frankfurt/M²³⁰ berechtigt, die Wartezeit nicht auf dem Flughafen zu verbringen, wenn er in dessen Nähe wohnt, sondern bis zum Abflug nach Hause zu fahren. Der Kunde kann die Fahrtkosten als adäquat kausalen Schaden der Flugverzögerung geltend machen.

b) Höchstgrenze

- 1058 (1) Nach Art. 24 WA, 29 MÜ bzw. § 48 LuftVG kann ein Anspruch auf Schadensersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht – sei es Vertrag, Delikt oder ein anderer Rechtsgrund, gegen den Luftfrachtführer nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in den lufthaftungsrechtlichen Vorschriften vorgesehen sind. Eine **Haftungshöchstgrenze für individuelle Schadensersatzleistungen**, wie sie sich aus Art. 22 I MÜ auf 4694 SZR²³¹ ergibt, erstreckt sich jedoch nur auf solche Vorschriften die den Anwendungsbereich des jeweiligen Regelwerks betreffen²³². Diese Haftungshöchstgrenzen betreffen nur individuelle Schadensersatzansprüche, nicht jedoch Ansprüche, die auf eine andere Rechtsfolge als Schadensersatz gerichtet sind²³³. Bei einer großen Verspä-

²²⁴ EuGH, 10. 1. 2006, Rn. 43 bis 46; EuGH, 9. 7. 2009, C 204/08 – Rehder/Baltic, RRa 2009, 124, Rn. 27.

²²⁵ EuGH, 10. 1. 2006, IATA und ELFFA, C-344/04, RRa 2006, 127 = NJW 2006, 351; Schlussanträge des Generalanwalts v. 8. 9. 2005, RRa 2005, 273; Anm. Reich, EuZW 2006, 120, Beitrag Tonner, NJW 2006, 1854.

²²⁶ EuGH, 10. 1. 2006, Rn. 45, 46.

²²⁷ Für § 46 LuftVG BT-Drucks. 12/2359, S. 23.

²²⁸ OLG Frankfurt/M TranspR 1992, 366; OLG Köln NJW-RR 1994, 632; AG Frankfurt/M NJW-RR 1996, 1335, bestätigt durch LG Frankfurt/M, 19. 6. 1996 – 2/1 S 406/95.

²²⁹ OLG Köln NJW-RR 1994, 632.

²³⁰ LG Frankfurt/M RRa 2008, 41.

²³¹ Vgl. zu SZR Rn. 942 und zur Anhebung der Haftungssumme durch VO v. 14. 12. 2009 (BGBl. 2009 II, S. 1258).

²³² Vgl. Giumulla/Schmid, Art. 24 WA, Rn. 3; Ruhwedel, TranspR 2001, 189, 199; Staudinger/Schmidt-Bendun, VersR 2004, 971, 974; BT-Drucks. 15/2285, S. 47 und BT-Drucks. 15/2359, S. 25.

²³³ Vgl. für das LuftVG BT-Drucks 15/2359, S. 25.

tung von drei und mehr Stunden VO und die Betreuungsleistungen erfasst, so dass die Haftungshöchstgrenzen nicht angewendet werden kann ist als Schadensersatzanspruch je nen²³⁵.

(2) Auch eine **Haftungsbegründung** des Luftfahrtunternehmens ist insoweit (Art. 15, § 134 BGB). Die Mindesthaftungspflicht Anwendungsvorrang der FluggastrechteVO ordnungsgemäß diesem Grund einer Ausgleichszahlung hat er nach Art. 15 II der VO geltend²³⁶.

(3) Soweit über die FluggastrechteVO begrenzt werden, ist dies für den Fall §§ 309 Nr. 7 und 8 BGB unwirksam. Grundsätzlich ist die Nichtbeförderung oder Verschulden ist eine Haftungsbegründung²³⁷.

2. Schadensersatzansprüche

a) Schäden bei Nichterfüllung

(1) Das MÜ erfasst weder den Schaden des Fluggastes, so dass insoweit der Fluggast §§ 280, 281, 323 BGB gegenüber dem Luftfrachtführer geltend machen kann²³⁸. Bei zutreffender Annullierung, erlischt nicht die primäre Haftung bei einer Flugannullierung oder Pflichtet²³⁹.

(2) Nur wenn ausnahmsweise liegt, wird das vertragliche Luftfrachtrecht BGB frei und der Fluggast muss zurückerhalten (§ 326 I, V BGB) die Möglichkeit zu vertreten, haftet es dem Fluggast nach §§ 280 I, 283 BGB, wobei die Hilfe ist (§ 278 BGB). Entgegen dem Verstoßen zudem gegen § 309 I BGB.

(3) Die vom ausführenden Luftfrachtführer kann auf diese Schadensersatzansprüche.

b) Schäden außerhalb der FluggastrechteVO

(1) Die FluggastrechteVO schützen den Fluggast, wobei die Ausgleichszahlung nicht die Möglichkeiten oder als Sanktion ne

²³⁴ EuGH, 19. 11. 2009, NJW 2010, 1044.

²³⁵ Vgl. näher Rn. 1109.

²³⁶ Vgl. Rn. 1054.

²³⁷ Führich, NJW 1997, 1044, 1045.

²³⁸ Vgl. insoweit zum Anwendungsbereich.

²³⁹ So auch MK/Tonner, Nachbetr., NJW 1997, 1044, 1045.

²⁴⁰ Vgl. LG München NJW 1997, 1044, 1045.

²⁴¹ Vgl. Führich, Sonderbeilage.

tion von drei und mehr Stunden²³⁴ werden die Unterstützungsleistungen nach Art. 8 der VO und die Betreuungsleistungen nach Art. 9 der VO weder durch das WA noch das MÜ erfasst, so dass die Haftungshöchstgrenze des Art. 22 MÜ für diese pauschalierten Leistungen nicht angewendet werden kann. Die pauschale **Ausgleichszahlung** nach Art. 7 der VO ist als Schadensersatzanspruch jedoch auf den Höchstbetrag von 4694 SZR **anzurechnen**²³⁵.

(2) Auch eine **Haftungsbegrenzung** in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen des Luftfahrtunternehmens ist insoweit unwirksam, als sie die Mindestrechte der VO nimmt (Art. 15, § 134 BGB). Die Mindestrechte sind zwingendes Recht und haben als Gemeinschaftsrecht Anwendungsvorrang. Wird eine Bestimmung der VO nicht angewendet oder der Fluggast nicht ordnungsgemäß über seine **Rechte unterrichtet** (Art. 14) und hat er aus diesem Grund einer Ausgleichsleistung zugestimmt, die unter dem Standard der VO liegt, hat er nach Art. 15 II der VO einen Anspruch auf eine **zusätzliche Ausgleichsleistung**²³⁶.

(3) Soweit über die Fluggastrechte VO hinausgehende Schäden in **AGB-Klauseln** begrenzt werden, ist dies für den Fall der **Nichtbeförderung** nach den AGB-Vorschriften der §§ 309 Nr. 7 und 8 BGB unwirksam, da die Fluggesellschaft mit einer Überbuchung willentlich die Nichtbeförderung des Fluggastes billigend in Kauf nimmt. Bei diesem groben Verschulden ist eine Haftungsbeschränkung nicht möglich²³⁷.

2. Schadensersatzansprüche aus Luftbeförderungsvertrag

a) Schäden bei Nichterfüllung und Annullierung

(1) Das MÜ erfasst weder den Fall der Nichtbeförderung noch die Annullierung des Fluges, so dass insoweit der Fluggast einer Luftbeförderung Schadensersatzansprüche nach §§ 280, 281, 323 BGB gegenüber seinem vertraglichen Luftfahrtunternehmen geltend machen kann²³⁸. 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 verpflichtet²³⁹.

(2) Nur wenn ausnahmsweise ein Fall der endgültigen **Unmöglichkeit des Fluges** vorliegt, wird das vertragliche Luftfahrtunternehmen von seiner Leistungspflicht nach § 275 I BGB frei und der Fluggast muss den Flugpreis nicht entrichten bzw. diesen ohne Abzüge zurückerhalten (§ 326 I, V BGB). Hat das vertragliche Luftfahrtunternehmen die Unmöglichkeit zu vertreten, haftet es dem Fluggast auf den konkret nachgewiesenen Schadensersatz nach §§ 280 I, 283 BGB, wobei ein ausführendes Luftfahrtunternehmen sein Erfüllungsgeld (§ 278 BGB). Entgegenstehende AGB oder IATA-Vorschriften sind nichtig²⁴⁰ und verstoßen zudem gegen § 309 Nr. 8 BGB²⁴¹.

(3) Die vom ausführenden Luftfahrtunternehmen zu gewährende Ausgleichszahlung kann auf diese Schadensersatzansprüche **angerechnet** werden (Art. 12 VO).

b) Schäden außerhalb luftfahrttypischer Ereignisse

(1) Die Fluggastrechte VO schafft lediglich Mindestregeln in ihrem Anwendungsbereich, wobei die Ausgleichszahlung nicht als immaterieller Ausgleich für verbundene Unannehmlichkeiten oder als Sanktion neben dem konkreten Schaden anzusehen ist, sondern als Ga-

²³⁴ EuGH, 19. 11. 2009, NJW 2010, 43.

²³⁵ Vgl. näher Rn. 1109.

²³⁶ Vgl. Rn. 1054.

²³⁷ Führich, NJW 1997, 1044, 1045; Tönnner, Der Reisevertrag, Luftbeförderung, Rn. 60.

²³⁸ Vgl. insoweit zum Anwendungsbereich Rn. 947, 993.

²³⁹ So auch MK/Tönnner, Nach § 651, Rn. 29.

²⁴⁰ Vgl. LG München NJW 1978, 2454; BGH NJW 1983, 1322.

²⁴¹ Vgl. Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 12.

9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

rantiebetrag einer echten materiellen Schadensersatzleistung²⁴². Daher kann der Fluggast eines Linienfluges weitergehende verschuldensabhängige Schadensersatzansprüche des BGB nach §§ 631, 280, 281 BGB aus schuldhafter **Pflichtverletzung des Luftbeförderungsvertrages** gegen sein vertragliches Luftfahrtunternehmen grundsätzlich nach **Art. 12 I** der VO geltend machen, soweit **kein luftfahrttypisches Ereignis** vorliegt²⁴³. Die §§ 280, 281 BGB kommen deswegen zur Anwendung, weil der Luftbeförderungsvertrag regelmäßig als **relatives Fixgeschäft** zu qualifizieren ist²⁴⁴.

(2) **Schuldhaftes Pflichtverletzungen** des Luftfahrtunternehmens außerhalb luftfahrtspezifischer Risiken sind das Verbrühen des Gastes durch Kaffee in der Kabine²⁴⁵ und der Sturz auf einer Betontreppe im Flughafengebäude²⁴⁶. Soweit der Fluggast seiner **Schadensminderungspflicht** nach § 254 BGB nicht nachkommt, ist eine Kürzung des geltend gemachten Schadens möglich²⁴⁷.

c) Anrechnung der Ausgleichsleistung

1061 (1) Eine nach der VO gewährte Ausgleichsleistung kann auf einen **Schadensersatzanspruch** nach §§ 631, 280 BGB angerechnet werden (Art. 12 I 2 VO). Da diese Vorschrift als Kann-Bestimmung formuliert ist, kann das vertragliche Luftfahrtunternehmen anrechnen, muss es aber nicht. Insoweit ist jedoch eine gerichtliche Bindungswirkung anzunehmen, wenn der Schuldner außergerichtlich eine Anrechnung vorgenommen hat. Zu beachten ist, dass nur die Ausgleichsleistung, nicht aber die kostenfreien zusätzlichen Betreuungsleistungen nach Art. 9 der VO auf geltend gemachte Vermögensschäden anzurechnen sind²⁴⁸.

(2) Für solche Fluggäste, die als Freiwillige (Art. 2 lit. k VO) nach Art. 4 I der VO auf eine Buchung verzichtet haben, gilt die Anrechnung nicht (Art. 12 II VO). In diesem Fall ist eine Anrechnung nur nach den einschlägigen Grundsätzen und Vorschriften des mitgliedstaatlichen Rechts, einschließlich der Rechtsprechung, möglich. Durch den **Verzicht der Freiwilligen** liegt nach deutschem Recht eine freiwillige Vertragsänderung vor, so dass dann überhaupt kein Schadensersatzanspruch besteht²⁴⁹.

3. Preisminderung beim Luftbeförderungsvertrag

1062 Ein bei der Ankunft verspäteter Flug ist nicht als Werkmangel der Beförderungsleistung zu qualifizieren²⁵⁰. Insoweit schließt sich der Verfasser der Meinung des BGH in seiner Entscheidung vom 28. 5. 2009 an und gibt seine bisher gegenteilige Auffassung auf²⁵¹. Im Üb-

²⁴² Vgl. bereits Rn. 945; LG Frankfurt/M RRA 1998, 125 unter Aufhebung von AG Frankfurt/M NJW-RR 1996, 1335; *Giemulla*, EuZW 1991, 367, 368; *Tönnner*, Der Reisevertrag, Flugreise, Rn. 37; *Führich*, NJW 1997, 1044, 1046; *ders.*, RRA 1998, 87.

²⁴³ Vgl. zum luftfahrttypischen Ereignis Rn. 1006 ff., 1078; *Müller-Rostin*, NZV 2002, 182, 183; BT-Drucks. 15/2359, S. 25 zu § 48 LuftVG v. 14. 1. 2004; AG Frankfurt/M NJW-RR 1996, 238; LG Frankfurt/M NJW-RR 1993, 1270, 1271; AG Bad Homburg RRA 2001, 145.

²⁴⁴ Vgl. zum relativen Fixgeschäft Rn. 991.

²⁴⁵ Vgl. LG Düsseldorf RRA 2003, 172 (Kaffeekanne von Servierwagen); LG Frankfurt/M NJW-RR 2006, 706 = RRA 2006, 86 (Ägyptisches Recht).

²⁴⁶ AG Frankfurt/M, Urt. v. 22. 12. 2004 – 29 C 2484/04–69, RRA 2005, 136.

²⁴⁷ BGH NJW 1979, 495 (Filmproduzentin); OLG Frankfurt/M TranspR 1992, 366 (Privatjet nach Athen).

²⁴⁸ Vgl. bereits Rn. 1050.

²⁴⁹ *Lienhard*, GRP 2004, 259, 265.

²⁵⁰ Vgl. näher Rn. 1003 ff.; BGH RRA 2009, 242 = NJW 2009, 2743; *Staudinger*, RRA 2005, 249, 255; neuerdings *MK/Tönnner*, Nach § 651, Rn. 30; *Tönnner*, Der Reisevertrag, Luftbeförderung, Rn. 56; *Führich*, RRA 2010, 57; *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; *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.

²⁵¹ Vgl. *Führich*, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S.11; *Führich*, Reiserecht, 5. Aufl., Rn. 1059.

rigen ist davon auszugehen, dass **des Art. 12 der VO** zu betrachten wird in den meisten Fällen und schließt eine Preisminderung

4. Reisevertragliche Ansprüche

a) Vorrang des Reisevertrages

(1) Unberührt bleiben nach **BGB** eines Reisenden gegenüber den anderen eine Flugpauschalreise, wenn er nicht durch den Reiseveranstalter verletzt wird²⁵². Der Pauschalreisende behält seine vertraglichen Rechte gegenüber dem Reiseveranstalter nach §§ 651 c ff. BGB geltend machen.

(2) Allerdings können bei der Ausgleichszahlung nach Art. 12 I 2 VO ein Schadensersatzanspruch möglich

b) Anspruch auf Erstattung

(1) Soweit der Pauschalreisende 5 Stunden einen **Anspruch** auf Erstattung seines bzw. einen Anspruch auf den **Reisevertrag** die Vorschrift des Art. 4 VI lit. b der Pauschalreise Umsetzungssetzgeber eine zwischen einer zulässigen Leistung zwischen einer zulässigen Leistung vor und nach Reisebeginn ein Gewährleistungsrecht der §§ 651 c ff. BGB geltend machen.

(2) Wegen der Besonderheiten des Reiseveranstalter vor Reisebeginn **Leistungsänderung**, wenn das Vertragsrecht dem Veranstalter dem Reisende nicht die Gewährleistung kostenfreien **Rücktritt vom Ersatzfluges**, wenn dieser seinen Geschäftsbedingungenlegung erst dann ein Mangel verschiebt und sich die Reisevertraglich zulässige Flugsleistung vor Reisebeginn mitgeteilt eine wesentlichen Reiseleistungen **vorrangig** flug oder Rücktritt vom Re

²⁵² *Tönnner*, VuR 2009, 209.

²⁵³ Nr. 16 der Erwägungsgründe

²⁵⁴ *Führich*, RRA 2007, 58.

²⁵⁵ AG Duisburg RRA 2007, 100.

²⁵⁶ Vgl. Rn. 57 und Rn. 100.

rigen ist davon auszugehen, dass eine **Preisminderung als Schadensersatz im Sinne des Art. 12 der VO** zu betrachten ist. Der Begriff des Schadensersatzes im Sinne der Verordnung wird in den meisten Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft umfassender verstanden und schließt eine Preisminderung ein²⁵².

4. Reisevertragliche Ansprüche

a) Vorrang des Reisevertrages

(1) Unberührt bleiben nach Art. 3 VI der VO die reisevertraglichen Rechte der §§ 651a ff. **BGB** eines Reisenden gegen seinen Reiseveranstalter, wobei die VO nicht für Fälle gilt, in denen eine Flugpauschalreise aus anderen Gründen als der Annullierung des Fluges annulliert wird²⁵³. Der Pauschalreisende kann selbst entscheiden, ob er aus der VO die gesetzlichen Rechte gegenüber dem ausführenden Luftfahrtunternehmen oder seine reisevertraglichen nach §§ 651c ff. BGB gegen den Reiseveranstalter als seinem Vertragspartner geltend macht.

(2) Allerdings können beide **Anspruchssysteme nicht kumuliert** werden, da für die Ausgleichszahlung nach Art. 12 I 2 der VO eine Anrechnung auf einen weitergehenden Schadensersatzanspruch möglich ist²⁵⁴.

b) Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung

(1) Soweit der Pauschalreisende bei Nichtbeförderung, Annullierung und Verspätung ab 5 Stunden einen **Anspruch auf Rücktritt** vom Vertrag mit Erstattung des gezahlten Preises bzw. einen Anspruch auf einen Ersatzflug hat, bestimmt wegen des **Vorrangs des Reisevertrages** die Vorschrift des Art. 8 II der VO, dass der Reisende primär seine Rechte aus Art. 4 VI lit. b der Pauschalreise-Richtlinie 90/314/EWG hat. Hierbei hat der deutsche Umsetzungsgesetzgeber eine in der Rechtspraxis schwer verständliche Unterscheidung zwischen einer zulässigen Leistungsänderung vor Reisebeginn nach § 651a V BGB und einer vor und nach Reisebeginn unzulässigen Leistungsänderung als Reisemangel nach dem Gewährleistungsrecht der §§ 651c ff. BGB unterschieden.

(2) Wegen der Besonderheit der touristischen Dienstleistung einer Pauschalreise hat der Reiseveranstalter vor Reisebeginn nach § 651a V BGB das Recht zu einer **zulässigen Leistungsänderung**, wenn diese für den Reisenden zumutbar ist. Soweit das Reisevertragsrecht dem Veranstalter die Mitteilung einer zumutbaren Flugverlegung gestattet, hat der Reisende nicht die Gewährleistungsrechte eines Reisemangels, sondern nur das Recht zum kostenfreien **Rücktritt vom Reisevertrag** oder **wahlweise auf Inanspruchnahme des Ersatzfluges**, wenn dieser gleichwertig ist. Hat sich der Reiseveranstalter in seinen Allgemeinen Geschäftsbedingungen eine Flugverschiebung vorbehalten, folgt aus einer Flugverlegung erst dann ein Mangel, wenn sich die Ankunft am Urlaubsort auf den nächsten Tag verschiebt und sich die Nachtruhe des Reisenden mehr als unerheblich verkürzt²⁵⁵. Eine reisevertraglich zulässige Flugverlegung bzw. eine rechtzeitig in den Fristen des Art. 5 I der VO vor Reisebeginn mitgeteilte Annullierung des Fluges sind solche erheblichen Änderungen einer wesentlichen Reiseleistung nach § 651a V 2, 3 BGB²⁵⁶. Daher haben betroffene Pauschalreisende **vorrangig Ansprüche nach § 651a V BGB** (Umbuchung auf Ersatzflug oder Rücktritt vom Reisevertrag) gegen ihren Reiseveranstalter.

²⁵² Tønner, VuR 2009, 209, 212; Leffers, RRa 2008, 258; Bollweg, RRa 2009, 10.

²⁵³ Nr. 16 der Erwägungsgründe.

²⁵⁴ Führich, RRa 2007, 58, 59; Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 12, 13.

²⁵⁵ AG Duisburg RRa 2005, 169 (Ankunft nachts um 1.00); AG Duisburg, RRa 2005, 214 (Flugzeitänderung innerhalb des ersten Reisetages ohne Verlust der Nachtruhe).

²⁵⁶ Vgl. Rn. 57 und Rn. 178.

c) Reisepreisminderung

1065 (1) Soweit die vor Reisebeginn mitgeteilte Flugänderung unzumutbar ist, liegt der Reisemangel einer **unzulässigen Leistungsänderung** vor²⁵⁷, welche den Reisenden berechtigende Gewährleistungsrechte nach § 651c BGB (Abhilfe), § 651d BGB (Minderung), § 651e BGB (Kündigung des Reisevertrages) geltend zu machen. Diese **verschuldensunabhängigen Minderungsansprüche** aus § 651d BGB und **Kündigungsansprüche** aus § 651e BGB bzw. § 651j BGB gegen den Reiseveranstalter als vertraglichen Luftfrachtführer werden nicht verdrängt²⁵⁸. Eine Nichtbeförderung durch Überbuchung bzw. durch eine unzumutbare Flugverlegung, die Annullierung des Fluges oder mehr als vierstündige Verspätung des Abfluges einer Pauschalreise sind auch nach der bisherigen Rechtsprechung solche Reisemängel. Da die Umstände der Nichtbeförderung, Annullierung und Verspätung aus der Betriebssphäre des Luftfahrtunternehmens kommen, haftet der Veranstalter zwingend (§ 651m BGB) für seine Erfüllungsgehilfen (§ 278 BGB) des Reisevertrages. So ist das AG Duisburg²⁵⁹ davon ausgegangen, dass eine Flugverspätung bei einer Pauschalreise ein Reisemangel ist, wenn die Verspätung bei einer Langstrecke eines Transatlantikfluges mehr als fünf Stunden beträgt. Als Orientierungsmaßstab diente dem Gericht Art. 6 I der VO, der bei mindestens fünf Stunden Verspätung auch Erstattungsansprüche für den Preis vorsieht.

(2) Für den **Flug im Rahmen einer Pauschalreise** ist für den Reisemangel nach der bisherigen Rechtsprechung die Grenze der hinzunehmenden Wartezeit mit 4 Stunden zu ziehen²⁶⁰. Das LG Frankfurt/M²⁶¹ bestätigte auch nach Geltung der FluggastrechteVO die bisherige Rechtsprechung²⁶², wonach bei einem Reisevertrag, der auch eine Luftbeförderung beinhaltet, eine Verspätung bis zu vier Stunden hinzunehmen ist und keine reisevertraglichen Ansprüche begründet. Im Interesse der Vereinfachung und dem Umstand, dass die Flugpauschalreise neben der Beförderung noch weitere Reiseleistungen umfasst, sollte an der pauschalen „**Vier-Stunden-Regelung**“ festgehalten werden.

d) Kündigung wegen Mangels

1065a (1) Für das **Kündigungsrecht** wegen Mangels bei einer erheblichen Reisebeeinträchtigung nach § 651e BGB ist bisher von der herrschenden Meinung eine Minderungsquote von 50 % angenommen worden²⁶³. Den Besonderheiten des Reisevertragsrechts wird jedoch nur eine umfassende Gesamtwürdigung aller Umstände des Einzelfalls gerecht, wobei der richtigerweise der Maßstab die Unzumutbarkeit der Reisefortdauer und auf eine fiktive Minderung um 30 % abzustellen ist²⁶⁴.

²⁵⁷ Überbuchung des Fluges, Wechsel von Linienflug zu Charterflug, Abflugverschiebung um 12 Stunden bei 31/2 Tagen Istanbul, Beispiele unter Rn. 171 und 366; AG München, RRA 2005, 131 (Nicht mitgeteilte Flugvorverlegung, die dazu führt, dass der Reisende den Hinflug versäumt, berechtigt zur Kündigung gemäß § 651e BGB).

²⁵⁸ Vgl. näher 201 ff.; BGH NJW 1969, 2014; LG Frankfurt/M NJW-RR 1986, 216 (Verspätete Aushändigung des Fluggepäcks); LG Frankfurt/M NJW-RR 1993, 1270; *Leffers*, Reisepreisminderung und Ausgleichsleistung nach der VO (EG) NR. 261/2004, RRA 2008, 258.

²⁵⁹ AG Duisburg, 11. 1. 2006, 73 C 4598/05, RRA 2006, 132.

²⁶⁰ Vgl. näher Rn. 314c.

²⁶¹ LG Frankfurt/M RRA 2009, 72 = BeckRS 2009, 22915.

²⁶² LG Frankfurt/M NJW-RR 1997, 820 = RRA 1997, 43; RRA 2007, 226 = BeckRS 2007, 02799.

²⁶³ Vgl. ausführlich Rn. 363 ff.; BGH RRA 2009, 40 = NJW 2009, 287 (Verspätung des Zubringerflugs; OLG Nürnberg RRA 2000, 91; LG Aachen MDR 1089, 817 (Abflugverzögerung um 10 Stunden); LG Frankfurt/M NJW 1997, 820 (15 Stunden Abflugverschiebung bei sechstägiger Reise); AG Bielefeld NJW-RR 1998, 924 (12 Stunden bei 3,5 Tagen Städtereise).

²⁶⁴ Vgl. Rn. 364, 365; BGH NJW 2009, 287, 288; OLG Celle RRA 2004, 158; OLG Frankfurt/M RRA 1995, 224; RRA 2005, 61 = NJW-RR 2005, 132; NJW-RR 2005, 371; RRA 2006, 160 und 259, 161; LG Frankfurt/M (19. ZivK) RRA 2006, 71 (Antigua); LG Frankfurt/M (24. ZivK) RRA 2010, 27 (35 % neuer Schwellenwert, Aufgabe von 20 %).

(2) Der Kündigungsgrund Fluggastrechte der Erstattung Art. 6 der **Verordnung** (E mit Blick darauf befürworteten zustehende Ansprüche I lit. a, II VO bei einer Reiseveranstalter nicht zur Kündigung wird, ab 5 Stunden Flugver einer Kündigung nach § 6 Gesamtumstände des Einzelren Unterbringungsleistung nung nicht für Fälle, in denlierung des Fluges abgesagt oder große Verspätung imflugreise so schwerwiegend; BGB vorliegt, hat nach Art des Preises, wenn sich ein w ergibt²⁶⁷. Zu weit geht die Verordnung stets als erheblich sollen²⁶⁸. Zu Recht hat der Zubringerfluges zu einer VO regelt, dass der Erstatt Luftfahrtunternehmen nicht veranstalter aus der Richtfassung bestünde ein Erstatt die Voraussetzungen des Arrende Luftfahrtunternehmens ein Erstattungsanspruch gein Widerspruch dazu, dass ausführende Luftfahrtunter nicht hinreichend die Unteschalreise, bei der der Reiss die Beförderung neben Un gehören kann. Die Leistung reise nicht zwangsläufig d alleine die Beförderung zu hat.

(3) Da der Reisende jed Fluggastrechte in ihrem **Annungsmöglichkeit auf d** förderung und Annullierun bejahen. Entgegen der bisl preisminderung bei einer N

²⁶⁵ *Tonner*, in: Gebauer/W Reisevertrag, Rn. 49; *Wagner*,

²⁶⁶ Nr. 16 der Erwägung

²⁶⁷ Vgl. Rn. 364; BGH NJ

²⁶⁸ *Tonner*, Der Reisevertr europäischen Einfluss, Kap. 1 VuR 2006, 337, 338.

²⁶⁹ BGH RRA 2009, 40, 4

²⁷⁰ *Führich*, Sonderbeilage

²⁷¹ So *Leffers*, RRA 2008, 4

(2) Der Kündigungsgrund der erheblichen Beeinträchtigung nach § 651e BGB und das Fluggastrecht der Erstattung des Flugpreises ab einer Verspätung von fünf Stunden aus Art. 6 der **Verordnung (EG) Nr. 261/2004** ist **nicht kohärent auszulegen**. Dies wird mit Blick darauf befürwortet, dass der dem Pauschalreisenden gegen das Luftfahrtunternehmen zustehende Anspruch auf Erstattung der Flugscheinkosten nach Art. 6 I lit. c, iii, Art. 8 I lit. a, II VO bei einer Verspätung, leer laufe, wenn der Reisende im Verhältnis zum Reiseveranstalter nicht zur Kündigung des Reisevertrages berechtigt sei²⁶⁵. Soweit vorgeschlagen wird, ab 5 Stunden Flugverspätung stets eine erhebliche Beeinträchtigung der Reise mit einer Kündigung nach § 651e BGB zuzulassen, berücksichtigt diese Meinung nicht die Gesamtumstände des Einzelfalls mit der in der Regel gegenüber dem Fluganteil wichtigeren Unterbringungsleistung bei einer Pauschalreise. Nach Art. 3 VI der VO gilt die Verordnung nicht für Fälle, in denen eine Flugpauschalreise aus anderen Gründen als der Annullierung des Fluges abgesagt wird²⁶⁶. Soweit allerdings die Nichtbeförderung, Annullierung oder große Verspätung im Verhältnis zur Gesamtheit aller Reiseleistungen der Pauschalflugreise so schwerwiegend ist, dass ein Kündigungsgrund wegen Reisemangels gem. § 651e BGB vorliegt, hat nach Art. 8 I der VO der Reisende kein Rücktrittsrecht mit Erstattung des Preises, wenn sich ein vorrangiger Erstattungsanspruch aus der Pauschalreise-Richtlinie ergibt²⁶⁷. Zu weit geht *Tonner*, wenn er fordert, dass die Tatbestände der Art. 4 bis 6 der Verordnung stets als erheblicher Reisemangel im Sinne des § 651e I BGB gewertet werden sollen²⁶⁸. Zu Recht hat der BGH einer Kohärenz bei einer sechsstündigen Verspätung eines Zubringerfluges zu einer 14-tägigen Pauschalreise nach Island widersprochen²⁶⁹. Art. 8 II VO regelt, dass der Erstattungsanspruch aus Art. 8 I a VO Pauschalreisenden gegen das Luftfahrtunternehmen nicht zusteht, sofern sich ein Erstattungsanspruch gegen den Reiseveranstalter aus der Richtlinie 90/314/EWG ergibt. Nach der vorstehend erwähnten Auffassung bestünde ein Erstattungsanspruch gegen den Reiseveranstalter immer dann, wenn die Voraussetzungen des Art. 8 Abs. 1 lit. a VO vorliegen. Ein Anspruch gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen wäre nach dieser Bestimmung dann nie gegeben, weil stets ein Erstattungsanspruch gegen den Reiseveranstalter zu bejahen wäre. Das stünde nicht nur in Widerspruch dazu, dass die Verordnung – wie ausgeführt – Ansprüche gerade nur gegen ausführende Luftfahrtunternehmen gewährt. Vor allem berücksichtigt diese Auffassung nicht hinreichend die Unterschiede zwischen einer reinen Luftbeförderung und einer Pauschalreise, bei der der Reiseveranstalter ein Bündel von Reiseleistungen erbringt, zu denen die Beförderung neben Unterbringung und verschiedenen touristischen Dienstleistungen gehören kann. Die Leistungsstörung einer Flugverspätung hat im Rahmen einer Pauschalreise nicht zwangsläufig das gleiche Gewicht wie in einem Luftbeförderungsvertrag, der alleine die Beförderung auf dem Luftweg an einen bestimmten Zielort zum Gegenstand hat.

(3) Da der Reisende jedoch nicht die Ansprüche des Reisevertrages und der VO über Fluggastrechte in ihrem Anwendungsbereich doppelt geltend machen kann, ist die **Anrechnungsmöglichkeit auf die Ausgleichsleistung** nach Art. 12 I 2 der VO bei Nichtbeförderung und Annullierung auch für eine **Reisepreisminderung** nach § 651d BGB zu bejahen. Entgegen der bisher vertretenen Auffassung²⁷⁰ ist eine Anrechnung einer Reisepreisminderung bei einer Nichtbeförderung, Annullierung und Verspätung vorzunehmen²⁷¹.

²⁶⁵ *Tonner*, in: Gebauer/Wiedmann, Zivilrecht unter europäischem Einfluss, Kap. 13a Rdn.82; *ders.*, Reisevertrag, Rn. 49; *Wagner*, VuR 2006, 337, 338.

²⁶⁶ Nr. 16 der Erwägungsgründe.

²⁶⁷ Vgl. Rn. 364; BGH NJW 2009, 287 = RRA 2009, 40; *Tonner*, Der Reisevertrag, BefV, Rn. 48.

²⁶⁸ *Tonner*, Der Reisevertrag, BefV, Rn. 49; *ders.*, in: Gebauer/Wiedemann (Hrsg.), Zivilrecht unter europäischem Einfluss, Kap. 13a, Rn. 81; *ders.*, Der Reisevertrag, 5. Aufl. 2007, S. 275, Rn. 49; *Wagner*, VuR 2006, 337, 338.

²⁶⁹ BGH RRA 2009, 40, 42 = NJW 2009, 287; vgl. Rn. 364.

²⁷⁰ *Führich*, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S.13; auch *Wagner*, VuR 2006, 337, 339.

²⁷¹ So *Leffers*, RRA 2008, 258; *Tonner*, VuR 2009, 212; *Bollweg*, RRA 2009, 10.

9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

Da beide Anspruchssysteme der FluggastrechteVO und der Preisminderung nicht kumuliert werden dürfen, sieht Art. 12 I 2 der VO eine Anrechnung auf einen weitergehenden Schadensersatzanspruch vor²⁷². Art. 12 der VO will eine Überkompensation verhindern. Zwar spricht der ausdrückliche Wortlaut der VO in Art. 12 dagegen, da er nur eine Anrechnung auf „Schadensersatzansprüche“ vorsieht. Zudem werden nach deutschem Recht verschuldensunabhängige Minderungsansprüche nicht als Schadensersatzansprüche qualifiziert²⁷³. Andererseits ist der Gemeinschaftsrechtsakt der FluggastrechteVO aus sich heraus autonom auszulegen und nicht nach den Auslegungsregeln des nationalen Sachrechts²⁷⁴. Insoweit ist festzustellen, dass im Gemeinschaftsrecht terminologische Unklarheiten zu verzeichnen sind und der Verordnungsgeber insoweit nicht für eine kohärente Regelung gesorgt hat wie *Bollweg*²⁷⁵ daraufhingewiesen hat.

(4) Wegen der Anrechnungsmöglichkeit der Reisepreisminderung kann der Reisende seinen Reisepreisminderungsanspruch nicht gegenüber dem Reiseveranstalter als vertraglichen Luftfahrtunternehmer geltend machen und gleichzeitig vom ausführenden Luftfahrtunternehmen die volle Ausgleichszahlung verlangen²⁷⁶. Daher ist es dem Reiseveranstalter auch verwehrt, von sich aus die verlangte Preisminderung um eine objektiv begründete Ausgleichszahlung zu **kürzen**, wenn der Pauschalreisende eine solche nicht vom ausführenden Luftfahrtunternehmen verlangt hat. Die Anrechnung nach Art. 12 der VO ist nur zwischen Reiseveranstalter und Luftfahrtunternehmen möglich. Der Reiseveranstalter ist damit auch gehindert, den Reisenden in seinen AGB anzuhalten, primär den Ausgleichsanspruch beim ausführenden Luftfahrtunternehmen geltend zu machen²⁷⁷.

e) Schadensersatz

1066 (1) Der Reisende eines **Charter- oder Linienfluges** hat im Rahmen einer Reise eines **Reiseveranstalters** ab Vertragsschluss des Reisevertrages das nach § 651m BGB zwingende Gewährleistungsrecht des verschuldensabhängigen Schadensersatzes nach § 651f I (Folgeschäden) und II BGB (Entschädigung für nutzlos aufgewendete Urlaubszeit) für die Reismängel der Nichtbeförderung, Flugannullierung und Flugverspätung **gegenüber seinem Reiseveranstalter**, wenn die zusätzlichen reisevertraglichen Voraussetzungen erfüllt sind²⁷⁸. Diese weitergehenden Schadensersatzvorschriften werden nicht verdrängt, sondern nur insoweit ergänzt, als diese nicht für den Reisenden **günstiger** sind. Der Reisende hat damit ein **Wahlrecht**, ob er diese Schadensersatzansprüche gegen seinen Reiseveranstalter oder die pauschale Ausgleichszahlung bei dem ausführenden Luftbeförderungsunternehmen geltend macht²⁷⁹.

(2) Dem Reiseveranstalter bleibt es unbenommen, eine nach der VO gezahlte Ausgleichsleistung auf einen Schadensersatzanspruch nach § 651f BGB **anzurechnen** (Art. 12 I 2 VO).

(3) Im Rahmen der Pauschalreise sind die gewährten kostenfreien zusätzlichen **Betreuungsleistungen** (Art. 9) jedoch **nicht** auf geltend gemachte Vermögensschäden anzurechnen, da diese nicht als Schadensersatzleistung qualifiziert werden²⁸⁰.

(4) Erklärt sich ein von einer Nichtbeförderung betroffener Reisender (Überbuchung, Flugverlegung) als **Freiwilliger** (Art. 2 lit. k VO) nach Art. 4 I VO bereit, einen anderen

²⁷² Führich, RRA 2007, 58, 59; Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S.12, 13.

²⁷³ Vgl. näher Rn. 287.

²⁷⁴ Vgl. zur gemeinschaftsrechtlichen Auslegung Rn. 953.

²⁷⁵ Bollweg, RRA 2009, 10.

²⁷⁶ Tonner, VuR 2009, 209, 212.

²⁷⁷ Führich, RRA 2007, 58, 61; Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S.13; Tonner, VuR 2009, 209, 212.

²⁷⁸ Vgl. Rn. 203 ff. und Rn. 387 ff.; Weise/Schubert, Konkurrenzen der VO (EG) Nr. 261/2004 zum Pauschalreiserecht, TranspR 2006, 340.

²⁷⁹ Vgl. BGH, 11. 3. 2008 – X ZR 49/07, RRA 2008, 175.

²⁸⁰ Vgl. bereits Rn. 1050.

Flug in Anspruch zunehmen, entsprechende Ansprüche nach § 651f

(5) Wendet allerdings das ausführende Luftfahrtunternehmen die volle Ausgleichszahlung richtig an oder wird der Reisende (Art. 14) und hat er aus diesem Grund Ansprüche der VO liegt, hat die Ausgleichsleistung gegen das Luftfahrtunternehmen zu bestehen.

XI. Problem

1. Anwendbares Recht

(1) Wegen des zwingenden Charakteres dieser Bestimmungen, die in der Sache, dass Verordnungen der VO im Inland sind, gehen solche Regelungen rechtlich dem deutschen Internationales Privatrecht vor. Art. 3 I a will die VO zwingend anwenden, wenn ein Flug antreten und ein Drittstaat einen Flug in die Gemeinschaft ein solches der Gemeinschaft ein solches der Gemeinschaft internationalen Vertragsrechts²⁸¹ nicht ein. Wegen dieses Anwen- auch nicht auf die Frage an, ob es norm im Sinne des Art. 34 EGBGB den Luftbeförderungsvertrag anzu-

(2) Soweit die FluggastrechteVO Recht wie den Schadensbegriff²⁸² Luftbeförderungsvertrag, gilt gegenüber Luftfahrtunternehmen, da es II, V EGBGB, Art. 5 Rom I-VO Umstände ergeben, dass der Luft Inland aufweist wie der Ort der rigkeit des Fluggastes auf das In (Art. 28 V EGBGB, Art. 5 III R Rn. 949 ff. verwiesen.

2. Verjährung

Da die Verordnung keine Regelung dieser Lücke in der VO bei kollisionsrechtlichen Vorschriften auf die §§ 195, 199 vorsehen²⁸⁸. Das Kollisionsrecht i

²⁸¹ Vgl. Rn. 1027.

²⁸² Vgl. Rn. 1054.

²⁸³ LG Frankfurt/M TranspR 19

²⁸⁴ Näher Rn. 949 ff.

²⁸⁵ Vgl. MK/Martiny, Art. 34 EGBGB anwenden wollen.

²⁸⁶ Vgl. hierzu Rn. 949.

²⁸⁷ Vgl. OLG Koblenz RRA 2000 – Ryanair).

²⁸⁸ BGH, 10. 12. 2009 – Xa ZR. Führich, Sonderbeilage Fluggastrechte

Flug in Anspruch zunehmen, entfallen der Anspruch auf die Ausgleichszahlung und weitergehende Ansprüche nach § 651f BGB²⁸¹.

(5) Wendet allerdings das ausführende Luftfahrtunternehmen die FluggastrechteVO nicht richtig an oder wird der Reisende nicht ordnungsgemäß über seine **Rechte unterrichtet** (Art. 14) und hat er aus diesem Grund einer Ausgleichsleistung zugestimmt, die unter den Anforderungen der VO liegt, hat er nach Art. 15 II einen Anspruch auf eine **zusätzliche Ausgleichsleistung** gegen das Luftfahrtunternehmen²⁸².

XI. Probleme der Rechtsdurchsetzung

1. Anwendbares Recht

(1) Wegen des zwingenden Charakters der VO über Fluggastrechte (Art. 15 I) und der Tatsache, dass Verordnungen der Gemeinschaft nach Art. 288 AEU unmittelbar geltendes Recht im Inland sind, gehen solche Verordnungen in ihrem Anwendungsbereich kollisionsrechtlich dem deutschen Internationalen Privatrecht vor (Art. 3 II EGBGB) vor²⁸³. Nach Art. 3 I a will die VO zwingend für alle Fluggäste gelten, die auf Flughäfen der Gemeinschaft einen Flug antreten und für solche Fluggäste, die von einem Flughafen in einem Drittstaat einen Flug in die Gemeinschaft antreten, sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen ein solches der Gemeinschaft ist. Die Art. 27 ff. EGBGB bzw. die Rom I-VO des internationalen Vertragsrechts²⁸⁴ greifen für den Anwendungsbereich der Verordnung daher nicht ein. Wegen dieses **Anwendungsvorrangs des Gemeinschaftsrechts** kommt es auch nicht auf die Frage an, ob möglicherweise die VO über Fluggastrechte eine Eingriffsnorm im Sinne des Art. 34 EGBGB, Art. 9 Rom I-VO ist und ohne Rücksicht auf das auf den Luftbeförderungsvertrag anzuwendende Recht den Sachverhalt regelt²⁸⁵.

(2) Soweit die FluggastrechteVO keine Regelung enthält, wie z. B. über das materielle Recht wie den Schadensbegriff²⁸⁶, Schadenshöhe und hinsichtlich der Ansprüche aus dem Luftbeförderungsvertrag, gilt grundsätzlich das nationale **Sachrecht des vertraglichen Luftfahrtunternehmens**, da es die vertragscharakteristische Leistung erbringt (Art. 27, 28 II, V EGBGB, Art. 5 Rom I-VO). Ausnahmsweise kann sich auch aus der Gesamtheit der Umstände ergeben, dass der Luftbeförderungsvertrag eine **engere Verbindung mit dem Inland** aufweist wie der Ort der Buchungserklärung, der Abflugort oder die Staatsangehörigkeit des Fluggastes auf das Inland hindeuten, so dass dann deutsches Recht eingreift (Art. 28 V EGBGB, Art. 5 III Rom I-VO)²⁸⁷. Insoweit wird auf die Ausführungen unter **Rn. 949 ff.** verwiesen.

2. Verjährung

Da die Verordnung keine Regelung über die Verjährung der Ansprüche enthält, ist bei dieser Lücke in der VO bei kollisionsrechtlicher Anwendbarkeit des materiellen inländischen Rechts auf die §§ 195, 199 BGB zurückzugreifen, welche eine dreijährige Verjährung vorsehen²⁸⁸. Das Kollisionsrecht in Art. 32 I Nr. 4 EGBGB schließt Verjährungs- und Aus-

²⁸¹ Vgl. Rn. 1027.

²⁸² Vgl. Rn. 1054.

²⁸³ LG Frankfurt/M TranspR 1999, 400 = NJW-RR 1998, 1589.

²⁸⁴ Näher Rn. 949 ff.

²⁸⁵ Vgl. *MK/Martiny*, Art. 34 EGBGB, Rn. 104 und *Schollmeyer*, IPRax 2004, 78, 82, welche Art. 34 EGBGB anwenden wollen.

²⁸⁶ Vgl. hierzu Rn. 949.

²⁸⁷ Vgl. OLG Koblenz RRA 2006, 224 (Berufungsentscheidung zu AG Simmern RRA 2005, 279 – Ryanair).

²⁸⁸ BGH, 10. 12. 2009 – Xa ZR 61/09, BeckRS 2010, 870 = NJW 2010, 1526 = RRA 2010, 90; *Führich*, Sonderbeilage Fluggastrechte, MDR 7/2007, S. 14; *Staudinger*, RRA 2009, 195.

9. Kapitel Luftbeförderungsrecht

schlussfristen mit ein, so dass sich eine analoge Anwendung des Art. 35 MÜ verbietet. Nach unzutreffender Auffassung des LG Darmstadt²⁸⁹ soll die Regelungslücke zur Frage der Verjährungs- und Ausschlussfristen in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 nicht durch Rückgriff auf das jeweils anwendbare nationale Recht, sondern durch sinngemäße Heranziehung der zweijährigen Ausschlussfrist aus Art. 35 I MÜ zu schließen. Nach der Entscheidung des BGH vom 10. 12. 2009 beginnt die Verjährung zu laufen, wenn betroffene Fluggäste sowohl von den anspruchsbegründenden Umständen als auch von der Person des ausführenden Luftfahrtunternehmens Kenntnis erlangt, wobei Verjährung nach drei Jahren mit dem Schluss des Jahres eintritt²⁹⁰.

3. Gerichtsstand

1069 Die Verordnung sieht selbst überhaupt keine Gerichtsstandsregelung vor, so dass sich das Problem stellt wo der Fluggast seine Rechte, insbesondere die Ausgleichszahlung einklagen kann. Für den internationalen Gerichtsstand darauf abzustellen, ob das beklagte Luftfahrtunternehmen ein solches der Gemeinschaft ist oder dieses seinen Sitz in einem Drittstaat, wie z. B. in Asien hat.

a) Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft

(1) Bei einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft und einem Staat des Lugano Übereinkommens²⁹¹ greift die **EuGVVO (Brüssel I-VO)**²⁹² ein mit den **wahlweisen** besonderen Gerichtsständen nach

- **Art. 2 I** (Firmensitz des Luftfahrtunternehmens) nach Art. 60 EuGVVO mit drei Arten des Sitzes: statuarischer Sitz, Sitz der Hauptverwaltung oder der Hauptniederlassung,
- **Art. 5 Nr. 1** (Gericht des Abflugortes oder das des Ortes der Ankunft des Flugzeugs²⁹³),
- **Art. 5 Nr. 5** (Niederlassung oder Agentur, d. h. jede inländische unselbständige Niederlassung des Luftfahrtunternehmens, wenn der Flugschein über diese Niederlassung gebucht worden ist, was meistens nicht der Fall ist).

(2) Nach der klärenden und pragmatischen Entscheidung des EuGH vom 9. 7. 2009²⁹⁴ in der Rechtssache *Rehder/Air Baltic* auf Vorlage des BGH²⁹⁵ ist Art. 5 Nr. 1 lit. b der EuGVVO dahin auszulegen, dass im Fall einer Beförderung von Personen im Luftverkehr **von einem Mitgliedsstaat in einen anderen Mitgliedsstaat** auf der Grundlage eines mit einer ein-

²⁸⁹ LG Darmstadt RRa 2009, 193 m. abl. Anm. *Staudinger*.

²⁹⁰ BGH, 10. 12. 2009, Rn. 25.

²⁹¹ Vgl. Rn. 80; ABIEG 1988 Nr. L 319 v. 25. 11. 1988, S. 9; novelliert, aber noch nicht in Kraft, ABIEU 2007 Nr. L 339, 21. 12. 2007, S. 3.

²⁹² Die EuGVVO entspricht der VO (EG) Nr. 44/2001 (Brüssel I-VO), ABIEG 2001 Nr. L 12/1, und gilt mit Wirkung vom 1. 3. 2002 in allen Mitgliedsstaaten außer Dänemark und Polen; im Verhältnis zu Polen, Schweiz, Norwegen, Island und Lichtenstein gilt weiterhin das Luganer Übereinkommen, das inhaltlich weitgehend dem abgelösten EuGVÜ entspricht. Vgl. zur EuGVVO näher Rn. 80 ff.; *Staudinger*, RRa 2009, 219. Besprechung EuGH, 9. 7. 2009, RRa 2009, 235; *Lehmann*, NJW 2010, 655.

²⁹³ EuGH, 9. 7. 2009, C-204/08 – *Rehder/Baltic*, RRa 2009, 234; BGH NJW 1976, 1587; BGH NJW 1983, 518 = BGHZ 84, 339 m.w. Nachw.; OLG Hamburg VersR 1983, 1056; BayObLG NJW-RR 2001, 1258.

²⁹⁴ EuGH, 9. 7. 2009, C-204/08 – *Rehder/Baltic*, RRa 2009, 234 = NJW 2009, 2801 = EuZW 2009, 569 m. Anm. *Leible* = BeckRS 2009, 70789 = DAR 2009, 512 = EWS 2009, 337 = TranspR 2009, 336 = NZV 2009, 487, Besprechungen *Staudinger*, RRa 2009, 219; *Mankowski*, TranspR 2009, 303. Der EuGH stützt seine Entscheidung im Wesentlichen auf sein früheres Urteil in der Rechtssache *Color Drack*, EuGH, NJW 2007, 1799 = EuZW 2007, 370 m. Anm. *Leible/Reinert*. Der BGH entscheidet damit gegen das Berufungsgericht.

²⁹⁵ BGH, X ZR 76/07, EuZW 2008, 478 = NJW 2008, 2121 = RRa 2008, 177; dazu *Staudinger*, IPRax 2008, 439; *ders.*, RRa 2007, 155 mit Besprechung der Berufungsentscheidung OLG München, RRa 2007, 182; *Dörner*, LMK 2009, 278979.

zigen Luftfahrtgesellschaft, dem trags für eine auf diesen Beförder Ausgleichszahlungen nach Wahl des Ortes der Ankunft des Fl Vertrag zuständig ist. Beide Orte wendige enge Verknüpfung zw Gericht auf²⁹⁶, so dass insoweit ein stand möglich ist. Der EuGH en richtsstand am Sitz des Luftfahr herrschende Meinung²⁹⁸, welche Dem EuGH ist wegen der Bewe gen des Schutzes des Fluggastes

(3) Wegen des engen Sachzu ges und der Ansprüche nach de Luftbeförderungsvertrages in An Ansprüche aus dem Vertrag²⁹⁶. (anderweitige Beförderung nach Ausdruck.

(4) Aus der Sicht des inländis gen Streitwerte verständlich, zu doch greifen die besonderen Ge EuGVVO in **Verbrauchersac** Art. 2 ff. EuGVVO vorgehen, zu **verträge** mit Ausnahme der Pa

(5) Die AGB der meisten Lu rungen. Sie sind grundsätzlich form. Mit einer wirksam verei digkeiten einschließlich der m Abdruck auf der Rückseite ein Rückseite des Tickets³⁰³. Nach der Schriftform gleichgestellt d werden und eine dauerhafte An rungsvertrag meistens durch E wird, ist es erforderlich, dass d werden kann³⁰⁴.

(6) Ebenso scheiden die auss da diese nur im Anwendungsbe

²⁹⁶ So auch AG Berlin-Lichtenb NJW 2010, 655; *Leible*, EuZW 2009

²⁹⁷ OLG München NJW-RR 20

²⁹⁸ OLG Koblenz NJW-RR 20 zustimmend *A. Staudinger*, RRa 20

²⁹⁹ Vgl. OLG Koblenz RRa 20

³⁰⁰ Vgl. näher Rn. 80c, 80d.

³⁰¹ Vgl. *Lehmann*, NJW 2010, 6

³⁰² EuGH NJW 1977, 494; *Leib*

³⁰³ Vgl. zur Einbeziehung von

³⁰⁴ BGH NJW-RR 2005, 150;

Art. 23 EugVVO, Rn. 8.

³⁰⁵ Vgl. insoweit näher Rn. 111

234 = NJW 2009, 2801; *Reuschle*,

recht, 2. Aufl. 2006, Art. 71 Brüssel

zigen Luftfahrtgesellschaft, dem ausführenden Luftfahrtunternehmen, geschlossenen Vertrags für eine auf diesen Beförderungsvertrag und die FluggastrechteVO gestützte Klage auf Ausgleichszahlungen nach **Wahl des Klägers** das Gericht des **Ortes des Abflugs** oder das des **Ortes der Ankunft** des Flugzeugs entsprechend der Vereinbarung dieser Orte in dem Vertrag zuständig ist. Beide Orte sind als Erfüllungsorte **gleichwertig** und weisen die notwendige enge Verknüpfung zwischen dem Luftbeförderungsvertrag und dem zuständigen Gericht auf²⁹⁶, so dass insoweit ein forum shopping nach dem wünschenswertesten Gerichtsstand möglich ist. Der EuGH entscheidet damit gegen das Berufungsgericht, das einen Gerichtsstand am Sitz des Luftfahrtunternehmens angenommen hatte²⁹⁷ und gegen die bisher herrschende Meinung²⁹⁸, welche den Ankunftsort als Erfüllungsort eines Fluges betrachtete. Dem EuGH ist wegen der Beweisnähe des Gerichts am Abflug- bzw. Ankunftsort und wegen des Schutzes des Fluggastes zuzustimmen.

(3) Wegen des engen **Sachzusammenhangs** der Erfüllung des Luftbeförderungsvertrages und der Ansprüche nach der FluggastrechteVO, welche eine bestätigte Buchung eines Luftbeförderungsvertrages in Art. 3 II VO voraussetzt, gilt dieser Gerichtsstand auch für Ansprüche aus dem Vertrag²⁹⁹. Gerade im Hinblick auf den Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung nach Art. 8 der VO kommt der enge Sachzusammenhang zum Ausdruck.

(4) Aus der Sicht des inländischen Fluggastes als Verbraucher ist es angesichts der niedrigen Streitwerte verständlich, auch einen Gerichtsstand an seinem Wohnsitz zu haben. Jedoch greifen die besonderen Gerichtsstandsvorschriften der Art. 15 ff., insbesondere Art. 16 I EuGVVO in **Verbrauchersachen**, welche den allgemeinen Zuständigkeitsregeln der Art. 2 ff. EuGVVO vorgehen, ausdrücklich nach Art. 15 III EuGVVO für **Beförderungsverträge** mit Ausnahme der Pauschalreiseverträge **nicht** ein³⁰⁰.

(5) Die AGB der meisten Luftfahrtunternehmen enthalten **Gerichtsstandsvereinbarungen**. Sie sind grundsätzlich nach Art. 23 EuGVVO zulässig, bedürfen aber der Schriftform. Mit einer wirksam vereinbarten Gerichtsstandsklausel werden alle sonstigen Zuständigkeiten einschließlich der nach Art. 5 Nr. 1 EuGVVO ausgeschlossen³⁰¹. Der bloße Abdruck auf der Rückseite einer Rechnung genügt nicht³⁰², ebenso der Abdruck auf der Rückseite des Tickets³⁰³. Nach Art. 23 II EuGVVO wird die elektronische Übermittlung der Schriftform gleichgestellt, doch muss die Klausel dem Fluggast per E-Mail übersandt werden und eine dauerhafte Aufzeichnung der AGB muss möglich sein. Da der Beförderungsvertrag meistens durch Eingabe auf der Buchungsmaske des Anbieters geschlossen wird, ist es erforderlich, dass die Vereinbarung mit allen Klauseln vollständig ausgedruckt werden kann³⁰⁴.

(6) Ebenso scheiden die ausschließlichen **Gerichtstände des Art. 33 MÜ/28 WA** aus, da diese nur im Anwendungsbereich des MÜ bzw. WA³⁰⁵ eingreifen (Art. 71 I EuGVVO).

²⁹⁶ So auch AG Berlin-Lichtenhagen IPRax 2008, 426, 427; *Lehmann*, NJW 2007, 1500, 1502; *ders.*, NJW 2010, 655; *Leible*, EuZW 2009, 571; *Mankowski*, TranspR 2009, 303, 305.

²⁹⁷ OLG München NJW-RR 2007, 1428 = RRa 2007, 182.

²⁹⁸ OLG Koblenz NJW-RR 2006, 1356, 1357 = RRa 2006, 224; OLG Koblenz RRa 2008, 181; zustimmend *A. Staudinger*, RRa 2008, 183; *Lehmann*, NJW 2007, 1500, 1502.

²⁹⁹ Vgl. OLG Koblenz RRa 2006, 224; RRa 2008, 181.

³⁰⁰ Vgl. näher Rn. 80c, 80d.

³⁰¹ Vgl. *Lehmann*, NJW 2010, 655, 657.

³⁰² EuGH NJW 1977, 494; *Lehmann*, NJW 2007, 1500, 1501.

³⁰³ Vgl. zur Einbeziehung von AGB in den Luftbeförderungsvertrag Rn. 972 ff.

³⁰⁴ BGH NJW-RR 2005, 150; *Lehmann*, NJW 2007, 1500, 1501; *Hüßtege*, in *Thomas/Putzo*, ZPO, Art. 23 EugVVO, Rn. 8.

³⁰⁵ Vgl. insoweit näher Rn. 1116, 1117; EuGH, 9. 7. 2009, C-204/08 – *Rehder/Baltic*, RRa 2009, 234 = NJW 2009, 2801; *Reuschle*, Art. 33 MÜ, Rn. 11; *Mankowski*, in: *Rauscher*, Europ. Zivilprozessrecht, 2. Aufl. 2006, Art. 71 Brüssel I-VO; *Lehmann*, NJW 2010, 655, 657.

b) Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten

1070 (1) Soweit das beklagte Luftfahrtunternehmen kein solches der Gemeinschaft mit Sitz³⁰⁶ in der EU und im EWR ist, scheidet die Anwendung der Brüssel I-VO aus³⁰⁷. Es greifen die nationalen Gerichtsstandsvorschriften der **Zivilprozeßordnung** des Sitzes der Verwaltung des Luftfahrtunternehmens (§ 17 I ZPO) und seiner inländischen Niederlassung, von der selbständig Geschäfte geschlossen werden (§ 21 ZPO) ein³⁰⁸.

(2) In **entsprechender Anwendung** der Entscheidung des EuGH in der Rechtssache Rehder/Air Baltic ist auch insoweit nach § 29 ZPO ein Gerichtsstand am Erfüllungsort des Abflugorts und des Ankunftsortes begründet, da Art. 5 Nr. 1 lit. b EuGVVO sachlich für alle Arten von Beförderungsverträgen gilt³⁰⁹. Es ist nicht nachzuvollziehen, weshalb dem Fluggast bei einem innergemeinschaftlichen Flug ein Wahlrecht zwischen Abflug- und Ankunftsort zusteht, nicht aber bei einem Sachverhalt, in dem das Luftfahrtunternehmen seinen Sitz in einem Drittstaat hat. Nach der bisherigen herrschenden Rechtsprechung³¹⁰ und Literatur³¹¹ gilt als Erfüllungsort bei Luftbeförderungsverträgen von Fluggästen nach § 269 BGB der Bestimmungsort, da dort der Vertrag erst vollständig erbracht und die Leistung vollendet ist. Wegen des anzunehmenden Sachzusammenhangs der FluggastrechteVO und des Luftbeförderungsvertrages ist die Vorlageentscheidung des EuGH auf § 29 ZPO zu übertragen. Der Fluggast hat daher auch bei Drittstaaten ein **Wahlrecht** zwischen dem Gericht des **Ausgangs- und Bestimmungsortes**.

³⁰⁶ Vgl. zum Sitz Rn. 1069.

³⁰⁷ Vgl. *Mankowski*, TranspR 2009, 303, 304; *Staudinger*, RRa 2009, 218, 220 für Drittstaaten und Staaten des Lugano-Übereinkommens (Island, Norwegen, Schweiz); *Lehmann*, NJW 2010, 655, 657.

³⁰⁸ *Staudinger*, RRa 2009, 219, 220.

³⁰⁹ Vgl. *Mankowski*, TranspR 2009, 303; *Staudinger*, RRa 2009, 219, 220; AG Berlin-Lichtenberg, IPRax 2008, 426, 427; *Zöller/Vollkommer*, 27. Aufl. 2009, § 29 ZPO, Rn. 25.

³¹⁰ OLG Koblenz NJW-RR 2006, 1356, 1357 = RRa 2006, 224; OLG Koblenz RRa 2008, 181 m. Anm. krit. *Staudinger*.

³¹¹ Vgl. *Lehmann*, NJW 2007, 1500, 1501 m. w. Nachw.

Montrealer Übereinkommen
Vorschriften über die Haftung

Schrifttum: *Benkö/Kadletz*, Unfallhaftpflichtrechts im Luftverkehr, Montrealer Übereinkommen, ZLW 2000, 287 und 484; *ders.*, 2001, Diss. 1992; *Fröhlich*, Leistungsstörung internationalen und nationalem Recht, Gansfort, Praktische Anmerkungen zu unternehmen bei Flugunfällen mit Haftungspflichtprozeß, 25. Aufl. 2008, Kap. 29; *Lehmann*, Haftung bei Flugunfällen, NZV 1998, 22 in: Festschr. Guldimann 1997; *Giermann*, 2, 3; *dies./von Elm*, Recht der Luftfahrttransportrecht, Zürich 1965; *Hellebrand*, Haftung bei Flugunfällen, Diss. 1999; *Hofmann/Grabbers*, Internationaler Luftverkehr. Forum shopping, MÜ und dem nationalen Recht, Diss. 2001, Die Haftung im Rahmen des nationalen Luftverkehrs, Diss. Konstanz 2001; *Hast*, Die haftungsrechtlichen Folgen Passagierrechte und Passagierbegriff, Diss. 2001, Die haftungsrechtlichen Folgen des Besitztandes im Verbraucherschutz zu Seereisenden: Neuere Entwicklungen Transportrecht, 6. Aufl. 2007; *Koller*, in: LMK 2007, 213130; *Kehrberger*, IA, Unfälle an Bord von Flugzeugen, in: die USA. Neues Abkommen der EA 2006, 484; *Kröger*, Die Rechtsstellung Gerichtsstand bei Klagen wegen Annahmenschuldrecht für den Flugverkehr, GR, Fluggäste durch die EG-VO Nr. 2027/97 Disruptive Passengers – eine rechtliche Lösung für Personenschäden im internationalen Luftverkehr, TranspR 1996, 5; *ders.*, Neuregelungen im Luftverkehr, VersR 1997, 1445; *ders.*, Die Haftung für Fluggäste, TranspR 2000, 10; *ders.*, Übereinkommen von Montreal von 1999, 81; *ders.*, TranspR 2000, 10; *ders.*, Übereinkommen von Montreal von 2001, 683; *ders.*, NZV 2002, 68; *ders.*, R., Luftverkehrsrecht im Wandel. Herausforderungen, Festgabe Edgar Irregularity Report (PIR) – eine frische Noll, Thrombosegefahr beim Langstrecke im Überblick, TranspR 2007, 103; *Rat*, Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung im Luftverkehr, Diss. 1997; *ders.*, Das Montrealer Übereinkommen über die Haftung für Unfälle im internationalen Luftverkehrs, 1997; *Schleicher/Reymann*