



2

C-810/19

1

Landgericht Frankfurt/M
Aktenzeichen: 2-24 S 27/19



Eingetragen in das Register des Gerichtshofes unter der Nr. <u>1132648</u>	
Luxemburg, den	<u>05. 11. 2019</u>
Fax/E-mail:	<u>[Signature]</u>
eingegangen am:	<u>04. 11. 19</u>
	Der Kanzler, im Auftrag Daniel Dittert Referatsleiter

Beschluss

In dem Rechtsstreit

der Flightright GmbH, Rudolf-Breitscheid-Str. 162, 14482 Potsdam,
Klägerin und Berufungsklägerin

Prozessbevollmächtigte: Thomas Mauser Rechtsanwälte
Mallaustrasse 58, 68219 Mannheim,
Geschäftszeichen: FR900040205-6-STO-0

gegen

Qatar Airways vertr. d. d. CEO [REDACTED], Qatar Airways Tower P.O. Box 22550,
Doha, Katar,

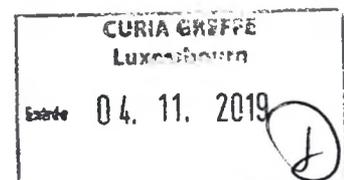
Beklagte und Berufungsbeklagte

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanw. Arnecke Sibeth Dabelstein Rechtsanwälte Steuerberater
PartGmbH
Hamburger Allee 4, 60486 Frankfurt am Main,
Geschäftszeichen: 1844-18 SIW

hat die 24. Zivilkammer des Landgerichts Frankfurt am Main

durch Vorsitzender Richter am Landgericht Sauer
als Einzelrichter

am 22.8.2019 beschlossen:



I. Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (Fluggastrechte-VO) folgende Fragen zur Vorabentscheidung gemäß Art. 267 AEUV vorgelegt:

1. Liegt ein „direkter Anschlussflug“ i.S.d. Art. 2 Buchst h Verordnung (EG) Nr. 261/2004 auch dann vor, wenn bei einheitlich gebuchten Flügen, die eine Zwischenlandung auf einem Umsteigeflughafen außerhalb des Gebiets der Europäischen Union vorsehen, ein längerer Aufenthalt am Ort der Zwischenlandung eingeplant wird und sich der gebuchte Weiterflug nicht auf den nächstmöglichen erreichbaren Flug bezieht?

2. Für den Fall, dass die erste Frage verneint wird:

Ist Art. 3 Abs. 1 Buchst a. Verordnung (EG) Nr. 261/2004 dahin auszulegen, dass die Verordnung auch für eine Fluggastbeförderung durch einen Flug gilt, der nicht auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaates angetreten wird, aber Teil einer einheitlichen Buchung war, die auch einen Flug von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaates mit umfasste, auch wenn es sich nicht um einen direkten Anschlussflug handelt?

II. Das Berufungsverfahren wird ausgesetzt.

Gründe:

I.

Die Klägerin klagt aus abgetretenem Recht von 4 Fluggästen (im Folgenden Fluggäste genannt).

Die Fluggäste buchten bei der Beklagten Flüge von Frankfurt am Main nach Doha (Flug QR 070) am 18.7.2018, planmäßiger Abflug 10.55 Uhr Ortszeit

und planmäßige Ankunft 17.55 Uhr Ortszeit sowie von Doha nach Windhoek am 20.7.2018 (Flug QR 1373), planmäßiger Abflug 2.00 Uhr Ortszeit und planmäßige Ankunft 10.40 Uhr.

Für die Aufenthaltszeit in Doha vom 18.7.2018 17.55 Uhr bis 20.7.2018 2.00 Uhr (insgesamt 32 Stunden 5 Minuten) buchten die Fluggäste ein Hotel in Doha.

Ein Flug von Doha nach Windhoek mit der Beklagten wäre auch am 19.7.2018 mit Abflug 2.00 Uhr möglich gewesen.

Am 18.7.2018 checkten die Fluggäste auf den Flug von Frankfurt am Main nach Doha ein. Das Gepäck sollten die Fluggäste in Doha abholen und zum Weiterflug nach Windhoek wieder abgeben.

Ungeklärt ist derzeit, ob die Fluggäste bereits Bordkarten für den Weiterflug von Doha nach Windhoek erhielten. Nach der Erinnerung der Fluggäste hätten sie für den kompletten Flug bis nach Namibia vor Abflug in Frankfurt am Main online eingecheckt. Nach dem Vortrag der Beklagten sei in Frankfurt am Main noch keine Bordkarte für den Weiterflug nach Windhoek ausgestellt worden, sondern nur für den Flug nach Doha.

Der Flug von Frankfurt am Main nach Doha erfolgte pünktlich und ohne Verzögerung. In Doha holten die Fluggäste ihr Gepäck ab und gaben es für den Weiterflug nach Windhoek erneut auf. Der Flug von Doha nach Windhoek verzögerte sich um 5 Stunden und 52 Minuten. Statt um 10.40 Uhr erreichten die Fluggäste Windhoek erst um 16.32 Uhr.

Die Fluggäste traten ihre Ansprüche auf Ausgleichsleistung gegen die Beklagte an die Klägerin ab. Die Klägerin begehrt von der Beklagten die Zahlung von 600 € für jeden Fluggast (insgesamt 2.400 €) wegen der verzögerten Ankunft in Windhoek um mehr als 3 Stunden.

Das Amtsgericht hat die Klage auf Zahlung von 2.400 € abgewiesen. Zur Begründung hat es ausgeführt, dass das angerufene Gericht unzuständig sei,

weil die Verzögerung einen Flug betreffe, der von Doha nach Windhoek fliegen sollte und die Beklagte keine Fluggesellschaft der Europäischen Gemeinschaft sei. Dass der erste Flug in Frankfurt am Main gestartet sei, sei unerheblich. Es sei von zwei getrennten Flügen auszugehen, weil zwischen den beiden Flügen ein Aufenthalt von „ca. 56 Stunden“ liege und deshalb von keiner Zwischenlandung auszugehen sei. Der Flug von Doha nach Windhoek stelle keinen direkten Anschlussflug dar.

Gegen die Abweisung ihrer Klage hat die Klägerin Berufung eingelegt, über die das vorliegende Landgericht Frankfurt am Main als Berufungsgericht zu entscheiden hat.

II.

Der Erfolg der Berufung hängt entscheidend davon ab, ob der Flug von Doha nach Windhoek als direkter Anschlussflug i.S.d. Art. Buchst. h VO (EG) 261/2004 (im Folgenden Verordnung genannt) des Fluges von Frankfurt am Main nach Doha anzusehen ist.

Wäre der Flug von Doha nach Windhoek als direkter Anschlussflug des Fluges von Frankfurt am Main nach Doha anzusehen, dann hätte die Klägerin aus abgetretenem Recht der Fluggäste einen Anspruch auf Zahlung einer Ausgleichsleistung in der begehrten Höhe. Denn dann wäre „Endziel“ der Zielort des letzten Fluges also Windhoek und nicht Doha als Ziel des ersten Fluges.

Wie der EuGH in der Rechtssache C-402/07 (Urteil vom 19. November 2009, NJW 2010, 43 = RRa 2009, 282 - Sturgeon/Condor) auf die Vorlage des Bundesgerichtshofs entschieden und die Große Kammer des EuGH mit Urteil vom 23. Oktober 2012 (C581/10 - Nelson/Lufthansa) bestätigt hat, können nicht nur die Fluggäste annullierter Flüge, sondern auch die Fluggäste verspäteter Flüge den in Art. 7 der Verordnung vorgesehenen Anspruch auf Ausgleich geltend machen, wenn sie infolge der Verspätung einen Zeitverlust von drei Stunden oder mehr erleiden, weil sie ihr Endziel nicht früher als drei

Stunden nach der von dem Luftverkehrsunternehmen ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreichen.

Dies wäre im vorliegenden Rechtsstreit der Fall, denn die Fluggäste haben das Endziel ihrer Flüge erst mit einer Verspätung von 5 Stunden und 52 Minuten erreicht.

Wie der EuGH ferner in der Rechtssache C-537/17 (Urteil vom 31.5.2018, NJW 2018, 2032) entschieden hat, ist Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung dahingehend auszulegen, dass diese Verordnung für eine Flugbeförderung gilt, die aufgrund einer einzigen Buchung erfolgt und zwischen dem Abflug von dem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaates und der Ankunft auf einem Flughafen im Gebiet eines Drittstaates eine planmäßige Zwischenlandung mit einem Wechsel des Fluggerätes erfolgt.

Auch diese Voraussetzungen wären im vorliegenden Fall erfüllt. Denn die Flüge von Frankfurt am Main nach Doha und von Doha nach Windhoek wurden zusammen bei der Beklagten gebucht und auch als eine Einheit von der Beklagten in dem „E-Ticket-Receipt“ (Anlage K 2, Bl. 25 der Akten) bestätigt. Die Flugplanung der Fluggäste umfasste eine Reise nach Namibia mit einer Zwischenlandung in Doha, wobei die Fluggäste den Aufenthalt der Zwischenlandung dazu nutzen wollten, auf später anreisende Freunde zu warten und sich die Stadt anzusehen.

Dass der Weiterflug nach Windhoek mit einem anderen Fluggerät erfolgen sollte als der erste Flug, ist nach der Entscheidung des EuGH vom 31.5.2018 (Az. C-537/17 a.a.O.) unerheblich.

Wie der EuGH zudem in der Rechtssache CS u.a./ Ceske aeroline a.s. (Urteil vom 11.7.2019, Az. C-502/18) entschieden hat, hindert der Umstand, dass sich bei einem aus zwei Teilflügen bestehenden Flug die Verzögerung, die zu einer Ausgleichsleistung verpflichtet, erst auf dem zweiten Teilstück ereignet nicht, dass auch das das erste Teilstück ausführende Luftfahrtunternehmen zur Zahlung der Ausgleichsleistung verpflichtet ist, wenn die Buchung Gegenstand einer einzigen Buchung war. Nach dieser Entscheidung bleibt der Umstand, dass das erste und das zweite Teilstück von unterschiedlichen

Luftfahrtunternehmen ausgeführt wurden, ohne Bedeutung, weil auch das das erste Teilstück ausführende Luftfahrtunternehmen zur Zahlung der Ausgleichsleistung verpflichtet ist.

Die Anwendung dieser Entscheidung des EuGH führt zu einer Verpflichtung der Beklagten, die Ausgleichsleistung zu zahlen, selbst wenn es sich nicht um ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft handelt und Abflugs- und Ankunftsort des zweiten Teilstücks nicht auf dem Gebiet der Europäischen Gemeinschaft liegt, weil die Beklagte jedenfalls deshalb ein zur Ausgleichsleistung verpflichtetes Luftfahrtunternehmen ist, weil der Abflugsort des ersten Teilstücks in Frankfurt am Main war (vgl. Art. 3 Abs. 1 Buchst a Verordnung).

Allerdings weist dieser Rechtsstreit die Besonderheit auf, dass zwischen dem ersten und zweiten Teilstück eine Aufenthaltszeit am Zwischenlandungsort von rund 32 Stunden lag und der Weiterflug nicht die erste Möglichkeit war, um vom Ort der Zwischenlandung zum Ort des Endziels zu fliegen. Vielmehr wäre es möglich gewesen, den Weiterflug bereits 24 Stunden früher anzutreten, weil die Beklagte auch am 19.7.2018 mit Abflug 2.00 Uhr einen Flug von Doha nach Windhoek angeboten hat, den die Fluggäste nur deswegen nicht genutzt haben, weil sie noch auf Freunde warten und sich die Stadt ansehen wollten und deshalb auch eine Übernachtung in Doha gebucht hatten. Der unmittelbare Anschlussflug, der auch erreichbar gewesen wäre, wäre der Flug am 19.7.2018 gewesen, nicht der Flug am 20.7.2018.

Es stellt sich deshalb die Frage, ob in einem solchen Fall noch von einem „direkten Anschlussflug“ i.S.d. Art. 2 Buchst h Verordnung ausgegangen werden kann.

Ob der Zeitraum des Aufenthalts am Ort der Zwischenlandung und die Möglichkeit eines früheren Anschlussfluges ein entscheidendes Kriterium ist oder nicht, kann den Entscheidungen des EuGH in der veröffentlichten Form nicht entnommen werden. Sowohl das Urteil vom 31.5.2018 als auch das Urteil in der Rechtssache Folkerts vom 11.7.2019 (Az. C-11/11) nennt den Zeitraum des Aufenthalts am Ort der Zwischenlandung nicht. Allerdings lag

der Rechtssache Folkerts der Sachverhalt zugrunde, dass der Anschlussflug wegen einer Verzögerung des Zubringerfluges in einem Umfang von ungefähr zweieinhalb Stunden nicht erreicht werden konnte, was darauf schließen lässt, dass die geplante Aufenthaltszeit am Ort der Zwischenlandung diesen Zeitraum nicht überstiegen hat. Insofern verwendet auch der BGH in seinen Vorlagefragen, wenn es um zusammengesetzten Flügen mit mehreren Teilstrecken geht, die Formulierung: „Personenbeförderung auf zwei Flügen ohne nennenswerten Aufenthalt auf dem Umsteigeflughafen“ (z.B. Beschluss vom 14.6.2016, Az. X ZR 92/15; Beschluss vom 28.11.2017, Az. X ZR 76/16).

Allerdings lassen sich den Urteilen des EuGH nicht mit hinreichender Sicherheit entnehmen, dass für den Anspruch auf Ausgleichsleistung, wenn sich eine Verzögerung erst auf dem zweiten Teilstück ereignet, neben dem Erfordernis einer einheitlichen Buchung und einer planmäßigen Zwischenlandung zusätzlich Voraussetzung ist, dass zwischen der Ankunft am Ort der Zwischenlandung und dem Abflug ein unmittelbarer zeitlicher Zusammenhang bestehen muss.

Ob dies der Fall sein muss, hängt letztlich an der Definition des Begriffs des „direkten Anschlussfluges“ in Art. 2 Buchst. h Verordnung ab. Insofern spricht nach Auffassung der Kammer die Begriffsdefinition dafür, dass ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen erster und zweiter Teilstrecke bestehen muss. Denn Art. 2 Buchst. h Verordnung lässt nicht nur die Verbindung von zwei Flügen genügen, um das Endziel zu definieren, sondern erfordert, dass die Anschlussflüge „direkt“ sein müssen. Damit liegt nahe, dass der Weiterflug die erste Möglichkeit darstellen muss, um nach der Ankunft am Ort der Zwischenlandung den Weiterflug zum Endziel anzutreten. Wählen Fluggäste einen späteren Flug, weil sie den Aufenthalt zu anderen Zwecken nutzen wollen als zum Umstieg (z.B. zum Warten auf Freunde oder zur Stadtbesichtigung), ist ein unmittelbarer Zusammenhang nicht mehr gegeben und liegt kein „direkter“ Anschlussflug mehr vor.

Das hätte dann zur Folge, dass von zwei getrennten Flügen auszugehen und als Endziel i.S.d. Art. 2 Buchst. h Verordnung Doha anzusehen wäre. Der zweite Flug von Doha nach Windhoek wäre dann kein Flug, der in den Anwendungsbereich der Verordnung gemäß Art. 3 Abs. 1 Buchst. a Verordnung fiel, weil der Flug nicht im Gebiet eines Mitgliedstaates angetreten worden wäre.

Es ist aber auch nicht auszuschließen, dass es für die Frage der Anwendbarkeit der Verordnung gemäß Art. 3 Abs. 1 Buchst. a Verordnung gar nicht darauf ankommt, ob der zweite Flug von einheitlich gebuchten Flügen als „direkter Anschlussflug“ anzusehen ist, weil allein die einheitliche Buchung von zusammengesetzten Flügen für die Anwendbarkeit der Verordnung ausreichend sein könnte. Hierauf zielt die zweite Frage des Vorlagebeschlusses.

Da es sich um eine Auslegung eines Begriffs der Verordnung geht und die bisherigen Urteile sich zu dem Erfordernis eines unmittelbaren Zusammenhangs und zum Anwendungsbereich der Verordnung nicht eindeutig äußern, ist die Vorlage an den EuGH gemäß Art. 267 AEUV erforderlich.

Sauer



10. 10. 2019

Müller, Justiz

Seite