

## Anonymisierte Fassung

C-188/20 – 1

---

**Rechtssache C-188/20**

**Vorabentscheidungsersuchen**

**Eingangsdatum:**

30. April 2020

**Vorlegendes Gericht:**

Landgericht Düsseldorf (Deutschland)

**Datum der Vorlageentscheidung:**

6. April 2020

**Kläger und Berufungskläger:**

JG

LH

MI

NJ

**Beklagte und Berufungsbeklagte:**

Azurair GmbH i.L.

**Streithelferin:**

alltours flugreisen gmbh

---

[OMISSIS]

I.

[OMISSIS]

**Landgericht Düsseldorf**

DE

## Beschluss

In dem Rechtsstreit

1. des Kindes JG gesetzlich vertreten durch LH und MI,
2. LH,
3. MI,
4. des Kindes NJ gesetzlich vertreten durch LH und MI,

Kläger und Berufungskläger,

[OMISSIS]

gegen

die Azurair GmbH i.L., vertreten durch die Liquidatorin OP,

Beklagte und Berufungsbeklagte,

[OMISSIS]

[OMISSIS] **[Or. 2]**

Streithelferin:

alltours flugreisen gmbh, [OMISSIS]

Düsseldorf,

[OMISSIS]

hat die 22. Zivilkammer des Landgerichts Düsseldorf

aufgrund mündlicher Verhandlung vom 28.02.2020

[OMISSIS]

### **beschlossen:**

Das Verfahren wird ausgesetzt.

Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden gemäß Art. 267 AEUV folgende Fragen zur Auslegung des Unionsrechts vorgelegt:

1. Verfügt ein Fluggast über eine „bestätigte Buchung“ im Sinne des Art. 3 Abs. 2 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Parlaments und des Rates 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

vom 11. Februar 2004 (ABl. EG L 46 vom 17. Februar 2004 S. 1 ff.), wenn er von einem Reiseunternehmen, mit dem er in einer Vertragsbeziehung steht, einen „anderen Beleg“ im Sinne von Art. 2 lit. g der Verordnung Nr. 261/2004 erhalten hat, durch den ihm die Beförderung auf einem bestimmten, durch Abflugs- und Ankunftsort, Abflugs- und Ankunftszeit und Flugnummer individualisierten Flug versprochen wird, ohne dass das Reiseunternehmen eine Platzreservierung für diesen Flug bei dem betreffenden Luftfahrtunternehmen vorgenommen und von diesem bestätigt erhalten hat?

2. Ist ein Luftfahrtunternehmen im Verhältnis zu einem Fluggast bereits dann als ausführendes Luftfahrtunternehmen i. S. von Art. 2 lit. b der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.02.2004 anzusehen, wenn dieser Fluggast zwar in einer Vertragsbeziehung zu einem Reiseunternehmen steht, das ihm die Beförderung auf einem bestimmten, durch Abflugs- und Ankunftsort, Abflugs- und Ankunftszeit und Flugnummer individualisierten Flug versprochen hat, das Reiseunternehmen jedoch für den Fluggast keinen Sitzplatz reserviert und damit keine Vertragsbeziehung zu dem Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf diesen Flug begründet hat?

3. Kann sich die „planmäßige Ankunftszeit“ eines Fluges im Sinne von Art. 2 lit. h, **[Or. 3]** Art. 5 Abs. 1 lit. c, Art. 7 Abs. 1 S. 2 und Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.02.2004 für die Zwecke der Ausgleichsleistung wegen Annullierung oder großer Ankunftsverspätung aus einem „anderen Beleg“ ergeben, den ein Reiseunternehmen einem Fluggast ausgestellt hat oder ist dafür auf den Flugschein gem. Art. 2 lit. f der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 abzustellen?

4. Liegt eine Annullierung eines Fluges im Sinne von Art. 2 lit. l und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Parlaments und des Rates vor, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen den im Rahmen einer Pauschalreise gebuchten Flug innerhalb desselben Tages um mindestens zwei Stunden und zehn Minuten vorverlegt?

5. Kann das ausführende Luftfahrtunternehmen die Ausgleichszahlungen nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gem. Art. 7 Abs. 2 der Verordnung kürzen, wenn sich der Zeitraum der Vorverlegung eines Flugs innerhalb der dort genannten Zeiträume bewegt?

6. Handelt es sich bei einer Mitteilung vor Reisebeginn über die zeitliche Vorverlegung eines Fluges um das Angebot einer anderweitigen Beförderung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 lit. a und 8 Abs. 1 lit. b der Verordnung (EG) Nr. 261/2004?

7. Verpflichtet Art. 14 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.02.2004 das ausführende Luftfahrtunternehmen dazu, den Fluggast darüber zu unterrichten, unter welcher genauen Unternehmensbezeichnung und Anschrift er welchen nach der

Entfernung gestaffelten Betrag verlangen kann und gegebenenfalls welche Unterlagen er seinem Verlangen beifügen soll?

**Gründe:**

I.

Die Kläger verlangen von der Beklagten die Zahlung von Ausgleichsleistungen nach Art. 7 Abs. 1 lit. b der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Parlaments und des Rates 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 (nachfolgend: Fluggastrechte-VO) wegen großer Ankunftsverspätung bzw. Annullierung von Flügen. **[Or. 4]**

Die Klägerin zu 2) buchte am 15.01.2018 bei einem Reisebüro für sich und die übrigen Kläger eine Pauschalreise nach Side/Türkei, die die Streithelferin der Beklagten (im Folgenden: die Streithelferin) als Reiseveranstalter anbot. Diese Reise beinhaltete eine Luftbeförderung nach Antalya/Türkei und zurück. Die Klägerin zu 2) erhielt ein als „Reiseanmeldung“ bezeichnetes Dokument [OMISSIS], in dem Flüge der Beklagten aufgeführt waren. Als Hinflug war aufgeführt der Flug Nummer ARZ 8711 von Düsseldorf nach Antalya am 15.07.2018, für den die Abflugzeit mit 06:00 Uhr und die Ankunftszeit mit 10:30 Uhr angegeben wurde (alle Zeitangaben in Ortszeit). Als Rückflug war angegeben der Flug Nummer ARZ 8712 am 05.08.2018 von Antalya nach Düsseldorf mit einer Abflugzeit um 12:00 Uhr und einer Ankunftszeit um 14:45 Uhr. Darunter fand sich in der „Reiseanmeldung“ folgender Hinweis: „VORAUSSICHTLICHE FLUGZEITEN - BITTE UEBE SIE ZU IHRER EIGENEN SICHERHEIT DIE FLUG IN IHREN TICKETS“.

Tatsächlich wurden die Kläger mit Flügen der Beklagten mit den Flugnummern ARZ 8711 und 8712 über eine Flugentfernung von jeweils 2.482 km von Düsseldorf nach Antalya und zurück transportiert, jedoch erreichten die Kläger mit dem Hinflug ihr Endziel erst um 01:19 Uhr am 16.07.2018. Der Rückflug wurde um 05:10 Uhr am 05.08.2018 durchgeführt. Die Kläger erhielten weder für den Hin- noch für den Rückflug einen schriftlichen Hinweis nach Art. 14 Abs. 2 der Fluggastrechte-VO ausgehändigt.

Deswegen erheben die Kläger gegen die Beklagte Ansprüche auf Ausgleichsleistungen nach der Fluggastrechte-VO in Höhe von je 400,00 EUR pro Person jeweils für Hin- und Rückflug. Sie meinen, der Hinflug sei, ausgehend von den Angaben in der „Reiseanmeldung“, mit einer Ankunftsverspätung von mehr als drei Stunden durchgeführt worden. Der Rückflug sei annulliert worden, denn eine Vorverlegung sei eine Annullierung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 der Fluggastrechte-VO. Die Kläger hätten über bestätigte Buchungen für Flüge mit den planmäßigen Flugzeiten 06:00 Uhr bis 10:30 Uhr (Hinflug) bzw. 12:00 Uhr bis 14:45 Uhr (Rückflug) verfügt. Außerdem verlangen die Kläger die

Freistellung von einem Vergütungsanspruch ihres Prozessbevollmächtigten, der durch die vorgerichtliche Einforderung der Ausgleichsleistungen entstanden ist, wobei dem Prozessbevollmächtigten der Auftrag erteilt wurde, bevor die Beklagte von den Klägern in Verzug gesetzt worden war.

Die Beklagte hat sich in erster Instanz vor dem Amtsgericht Düsseldorf mit dem Vorbringen verteidigt, die Flüge seien von ihr nicht mit den in der „Reiseanmeldung“ genannten Flugzeiten geplant worden. Ihre Planung entspreche den Angaben in der „Reisebestätigung/Rechnung“ der Anex Tour GmbH vom 22.01.2018 gegenüber der Streithelferin. Danach habe der Hinflug am 15.07.2018 von 20:05 Uhr bis 00:40 am Folgetag und der Rückflug am 05.08.2018 von 08:00 bis 10:50 Uhr durchgeführt werden sollen. Demzufolge sei der Flug ARZ 8711 am 15.08.2018 nicht mit einer **[Or. 5]** Ankunftsverspätung von drei Stunden oder mehr durchgeführt worden. In Bezug auf den Flug ARZ 8712 meint die Beklagte, die zeitliche Vorverlegung eines Flugs sei keine Annullierung im Sinne von Art. 2 lit. 1 der Fluggastrechte-VO. Zudem beruft sie sich auf ein Kürzungsrecht nach Art. 7 Abs. 2 lit. b der Verordnung, weil die Kläger lediglich zwei Stunden und fünfzig Minuten früher als geplant an ihrem Endziel Düsseldorf angekommen seien.

Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen und ausgeführt, die von den Klägern vorgelegte „Reiseanmeldung“ des Reisebüros stelle keine Buchungsbestätigung i. S. von Art. 2 lit. g der Fluggastrechte-VO dar. Schon nach dem Wortlaut der Überschrift handele es sich nicht um die Bestätigung einer Buchung durch die Beklagte oder ein Reiseunternehmen. Zudem enthalte es einen klaren Hinweis, dass die Flugzeiten nur voraussichtliche seien. Aus dem Zusammenhang ergebe sich, dass die in dem Dokument angegebenen Flugzeiten jedenfalls noch nicht akzeptiert und registriert waren. Ihm fehle also die notwendige Verbindlichkeit der Flugdaten.

## II.

Dies hält - was den Hinflug am 15.08.2018 angeht - der rechtlichen Nachprüfung nur dann stand, wenn die Beklagte nicht als ausführendes Luftfahrtunternehmen eines Flugs mit der in der „Reisebestätigung“ angegebenen planmäßigen Ankunftszeit um 10:30 Uhr anzusehen ist und die Kläger nicht über bestätigte Buchungen für einen solchen Flug verfügten.

Die Kläger sind der Auffassung, dass dies zu bejahen sei, weswegen sie gegen das Urteil des Amtsgerichts Düsseldorf Berufung eingelegt haben. Die Beklagte und die Streithelferin verteidigen dagegen die angefochtene Entscheidung.

Was den Rückflug angeht, kommt es nicht entscheidend auf die in der Reiseanmeldung angegebenen Flugdaten an, weil inzwischen unter den Parteien des Rechtsstreits unstrittig ist, dass der Flug ARZ 8712 zumindest von 08:00 Uhr auf 05:10 Uhr vorverlegt wurde. Die Parteien streiten allerdings über die Frage, ob

eine Vorverlegung eine Annullierung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 i. V. m. Art. 2 lit. 1 der Fluggastrechte-VO darstellt.

### III.

Der Erfolg der Berufung der Kläger hängt, was den Hinflug und die insofern geltend gemachten Ansprüche auf Ausgleichsleistungen wegen großer Verspätung angeht, entscheidend davon ab, ob eine Buchungsbestätigung eines Reiseunternehmens, der ihrerseits keine gleichlautende Buchung bei dem auf Ausgleichsleistungen nach Art. 7 Abs. 1 der Fluggastrechte-VO in Anspruch genommenen Luftfahrtunternehmen („Deckungsbuchung“) zugrunde lag, als „bestätigte Buchung“ i. S. von Art. 3 Abs. 2 [Or. 6] lit. a der VO gelten kann, ob in einem solchen Fall das in Anspruch genommene Luftfahrtunternehmen als „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ i. S. von Art. 2 lit. b der Fluggastrechte-VO anzusehen ist und ob sich die „planmäßige Ankunftszeit“ eines Flugs nach einer solchen Buchungsbestätigung eines Reiseunternehmens bestimmen lässt.

Wegen großer Ankunftsverspätung eines Flugs können Fluggäste gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen Ausgleichsansprüche geltend machen, wenn sie ihr Endziel nicht früher als drei Stunden nach der von dem ausführenden Luftfahrtunternehmen ursprünglich geplanten Ankunftszeit erreichen (EuGH, Urteil vom 19.11.2009 – C-402/07, C-432/07, Rs. Sturgeon/Condor u. a., Rn. 69; bestätigt durch Urteil vom 23.10.2012 – C-581/10, C-629/10, Rs. Nelson/Lufthansa u. a.; ferner durch Urteil vom 26.02.2013 – C-11/11, Rs. Air France/Folkerts, Rn. 33).

#### 1.

Für die Anwendbarkeit der Fluggastrechte-VO kommt es gemäß deren Art. 3 Abs. 2 lit. a zunächst darauf an, ob die Fluggäste über eine „bestätigte Buchung für den betreffenden Flug“ verfügten. Den Begriff der „Buchung“ definiert Art. 2 lit. g der Verordnung. Danach stellt auch ein „anderer Beleg“ als ein „Flugschein“ im Sinne des Art. 2 lit. f der Verordnung eine „Buchung“ dar, wenn aus ihm hervorgeht, dass die Buchung von „dem Reiseunternehmen“ registriert und akzeptiert wurde. Nach der Rechtsprechung des deutschen Bundesgerichtshofs kann sich die „bestätigte Buchung“ auch aus einem von dem Reiseveranstalter, also dem Reiseunternehmen, hierüber ausgestellten Beleg ergeben, aus dem sich verbindlich die vorgesehene Luftbeförderung mit einem bestimmten, typischerweise durch Flugnummer und Uhrzeit individualisierten Flug ergibt [OMISSIS]. Auch nach dem Dafürhalten der Kammer ergibt sich aus dem Zusammenspiel der Art. 3 Abs. 2 lit. a und 2 lit. g der Verordnung, dass ein solcher Beleg genügen muss, um den Anwendungsbereich der Fluggastrechte-VO zu eröffnen. Dass dem von dem Reiseunternehmen ausgestellten Buchungsbeleg auch eine gleichlautende „Deckungsbuchung“ bei dem betreffenden Luftfahrtunternehmen zugrunde liegen muss, ist hierfür nicht erforderlich.

#### 2.

Jedoch kommt es nach dem Dafürhalten der Kammer für den Anspruch der Kläger auf Ausgleichsleistungen für den Hinflug gegen die Beklagte darauf an, ob diese unter Einschaltung der Anex Tour GmbH der Streithelferin die Beförderung der Kläger mit dem Flug ARZ 8711 am 15.07.2018 mit planmäßiger Ankunftszeit um 10:30 Uhr zugesagt hatte, denn nur dann beabsichtigte sie, den so individualisierten Flug auch im Namen des mit den Klägern in einer Vertragsbeziehung stehenden Reiseunternehmens, der Streithelferin, durchzuführen (Art. 2 lit. b der Fluggastrechte-VO) und ist deshalb als ausführendes Luftfahrtunternehmen dieses [Or. 7] Flugs passiv legitimiert. Eine derartige Absicht des Luftfahrtunternehmens erfordert aber zwangsläufig, dass das Reiseunternehmen den Wunsch, den betreffenden Fluggast auf einem vom Luftfahrtunternehmen an interessierte Kreise offerierten Flug befördern zu lassen, diesem zuvor mitgeteilt hatte. In einer solchen Mitteilung aber liegt eine Buchung durch das Reiseunternehmen. Deswegen bedarf es auch nach der Auffassung der Kammer stets einer gleichlautenden Deckungsbuchung durch das Reiseunternehmen und reicht ohne eine solche ein von diesem ausgestellter „Beleg“ i. S. von Art. 2 lit. g der Fluggastrechte-VO für die Zwecke der Ausgleichsleistung wegen Nichtbeförderung, Annullierung oder große Verspätung nicht aus.

### 3.

Die „ursprünglich geplante Ankunftszeit“ im Sinne der oben zitierten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs kann sich nach dem Dafürhalten der Kammer nicht aus einem Beleg ergeben, den ein Reiseunternehmen ohne Abstimmung mit dem betreffenden Luftfahrtunternehmen ausgegeben hat.

Von der „planmäßigen Ankunftszeit“ sprechen auch die Art. 2 lit. h, 5 Abs. 1 lit. c, 6 Abs. 1 und 7 Abs. 1 S. 2 und Abs. 2 der Fluggastrechte-VO. In dem Urteil in der Rechtssache Air France/Folkerts hat der Europäische Gerichtshof ausgeführt, dass das Vorliegen einer Verspätung für die Zwecke der in Art. 7 der VO vorgesehenen Ausgleichszahlung anhand der planmäßigen Ankunftszeit am Endziel beurteilt werden muss; für den Begriff des Endziels hat er in Rn. 34 auf die Definition des Art. 2 lit. h der Fluggastrechte-VO verwiesen. Danach ist Endziel der Zielort auf dem am Abfertigungsschalter vorgelegten Flugschein bzw. bei direkten Anschlussflügen der Zielort des letzten Fluges. Der Europäische Gerichtshof hat also hier für die Bestimmung des Endziels auf den Flugschein gem. Art. 2 lit. f abgestellt, also die auf Papier dokumentierte oder gleichwertige papierlose Berechtigung, die von dem Luftfahrtunternehmen oder dessen zugelassenem Vermittler ausgegeben oder genehmigt wurde, mithin das körperliche oder elektronische Dokument, das den Beförderungsanspruch des Fluggasts verkörpert. Auf einen „anderen Beleg“ i.S. von Art. 2 lit. g der Fluggastrechte-VO („Buchung“) hat er nicht rekurriert.

Überträgt man das auf die Bestimmung der planmäßigen Ankunftszeit für die Zwecke der Ausgleichsleistung, gelangt man zu dem Ergebnis, dass es auch insofern auf den dem Fluggast ausgestellten „Flugschein“ ankommen muss, so

dass eine davon abweichende Angabe in der „Buchung“ unmaßgeblich ist. Damit scheidet im vorliegenden Fall die „Reiseanmeldung“ der Kläger vom 15.01.2018 [OMISSIS] von vornherein als Grundlage für die Bestimmung der planmäßigen Ankunftszeit aus, ohne dass es darauf ankäme, ob sie überhaupt als „bestätigte Buchung“ i. S. von Art. 3 Abs. 2 lit. a der Fluggastrechte-VO betrachtet werden kann. Darüber hinaus erfüllt sie auch nicht die Voraussetzungen eines „Flugscheins“ nach Art. 2 lit. f der VO, weil nicht davon ausgegangen werden kann, dass mit ihr ein von der Beklagten [Or. 8] zugelassener Vermittler eine „Berechtigung“ zur Beförderung mit den angegebenen Flügen ausgegeben hat. Die „Reiseanmeldung“ lässt nur die Annahme zu, dass durch sie die Anmeldung zu einer von der Streithelferin veranstalteten Pauschalreise dokumentiert werden sollte. Ein eindeutig als „Flugschein“ zu identifizierendes Dokument liegt im Streitfall nicht vor.

Jedenfalls aber kann sich die „planmäßige Ankunftszeit“ nach dem Dafürhalten der Kammer nicht aus einem „anderen Beleg“ ergeben, den ein Reiseunternehmen ausgegeben hat, das in Bezug auf den betreffenden Flug mit dem Luftfahrtunternehmen nicht in einer Vertragsbeziehung steht. Denn die Flugplanung ist allein Sache des Luftfahrtunternehmens. Ein Luftfahrtunternehmen hat einen Flug geplant, wenn es ihn in seinen Flugplan aufgenommen und somit nach Abflug- und Zielort, Abflugs- und Ankunftszeit festgelegt, mit einer Flugnummer versehen und zur Buchung freigegeben hat [OMISSIS]. Solange keine Reservierung, also Buchung für einen Platz auf einem solchen Flug vorliegt, kann das Luftfahrtunternehmen die Planung ändern oder aufgeben, ohne dass Fluggäste hieraus Ansprüche auf Ausgleichsleistungen herleiten können; das ergibt sich aus Art. 2 lit. l der VO. Daraus folgt, dass ein vor einer solchen Reservierung von einem Reiseunternehmen ausgegebener „anderer Beleg“ i. S. von Art. 2 lit. g der Fluggastrechte-VO zumindest dann nicht geeignet ist, Ansprüche auf Ausgleichsleistungen zu begründen. Das spricht gegen die Annahme, ein solcher „anderer Beleg“ sei in jedem Fall ausreichend, um Ausgleichsansprüche zu begründen, wenn das betreffende Luftfahrtunternehmen den darin bezeichneten Flug nicht oder zu anderen Zeiten durchführt.

#### 4.

Auch aus Art. 13 der Fluggastrechte-VO kann sich nichts anderes ergeben, denn die Kammer vermag nicht zu erkennen, wie das in Anspruch genommene Luftfahrtunternehmen beim Reiseunternehmen Regress nehmen könnte, wenn zwischen ihnen beiden keine vertragliche Beziehung besteht, das Luftfahrtunternehmen aber Ausgleichsansprüche nach der Fluggastrechte-VO erfüllen muss, die gegen es wegen der Nichteinhaltung eines Flugplans erhoben werden, den es selbst gar nicht aufgestellt hat. In dieser Hinsicht kann nach dem Dafürhalten der Kammer auch das Postulat der Sicherstellung eines hohen Schutzniveaus für Fluggäste (Erwägungsgrund 1 zur Fluggastrechte-VO) kein anderes Ergebnis begründen. Mit dem Reiseunternehmen, mit dem der jeweilige Fluggast vertraglich verbunden ist, steht ihm ein Anspruchsgegner gegenüber, bei

dem er wegen individueller Schäden Regress nehmen kann, die er dadurch erlitten hat, dass er auf dessen fehlerhafte Angaben zur Flugplanung vertraut hat. **[Or. 9]**

#### IV.

In Bezug auf die von den Klägern wegen des Rückflugs geltend gemachten Ansprüche auf die Gewährung von Ausgleichsleistungen nach Art. 5 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 7 Abs. 1 lit. b der Fluggastrechte-VO kommt es darauf an, ob eine Vorverlegung um zumindest zwei Stunden und fünfzig Minuten von 08:00 Uhr auf 5:10 Uhr eine Annullierung im Sinne von Art. 2 lit. 1 der Verordnung darstellt.

##### 1.

Eine „Annullierung“ ist nach der Legaldefinition in Art. 2 lit. 1 der Fluggastrechte-VO die Nichtdurchführung eines geplanten Fluges, für den zumindest ein Platz reserviert war. Die „Nichtdurchführung“ des geplanten Fluges ist von einer „Verspätung“ zu unterscheiden und zeichnet sich dadurch aus, dass die Planung des ursprünglichen Fluges aufgegeben wird (vgl. EuGH, Urteil v. 19. 11. 2009 – C-402/07, C-432/07 Sturgeon u.a./Condor und Böck u.a./Air France, Rn. 33 ff.). Vom Gerichtshof ist bislang nicht geklärt worden, ob eine Aufgabe der Flugplanung auch dann anzunehmen ist, wenn der Flug um zwei Stunden und fünfzig Minuten vorverlegt wird.

Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs [OMISSIS] liegt jedenfalls in einer mehr als geringfügigen Vorverlegung eines geplanten Fluges durch das Luftverkehrsunternehmen eine – mit dem Angebot einer anderweitigen Beförderung verbundene – Annullierung des Fluges, die einen Ausgleichsanspruch nach Art. 7 Abs. 1 der Fluggastrechte-VO begründen kann. Für eine Annullierung sei, so führt der BGH [OMISSIS] aus, kennzeichnend, dass das Luftverkehrsunternehmen seine ursprüngliche Flugplanung endgültig aufgibt, auch wenn die Passagiere auf einen anderen Flug verlegt würden. Dies sei durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Urteil vom 19.11.2009 in der Rechtssache Sturgeon/Condor; ferner Urteil vom 13.10.2011 – C-83/10 in der Rechtssache Sousa Rodriguez/Air France) geklärt, die zur Abgrenzung des Tatbestands der Annullierung vom Tatbestand der großen Verspätung entwickelt worden sei. Die ursprüngliche Flugplanung werde auch dann aufgegeben, wenn ein Flug um mehrere Stunden vorverlegt werde.

Die Kammer hat aber Zweifel an der Richtigkeit dieser Auslegung des Unionsrechts durch den Bundesgerichtshof.

Dass die Fluggastrechte-VO an keiner Stelle die Vorverlegung eines Fluges erwähnt und für eine solche keine Regeln bereithält, stellt auch nach dem Dafürhalten der Kammer keinen durchgreifenden Hinderungsgrund für eine Auslegung des Art. 2 lit. 1 gemäß der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs dar. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs 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 Flugs aufgegeben wird und die Fluggäste dieses Flugs zu den Fluggästen eines anderen, ebenfalls geplanten Flugs stoßen, und zwar unabhängig von dem Flug, den die **[Or. 10]** umgebuchten Fluggäste gebucht hatten; maßgeblich ist jeweils allein die individuelle Situation jedes auf diese Weise beförderten Fluggasts, d. h. der Umstand, dass in Bezug auf ihn die ursprüngliche Planung des Flugs aufgegeben wird (EuGH, Urteil in der Rechtssache Sousa/Rodriguez, Rn. 30 f.). Klargestellt hat der Europäische Gerichtshof aber auch, dass allein die Verzögerung der tatsächlichen Abflugzeit gegenüber der planmäßigen Abflugzeit keine Annullierung darstellt; ein verspäteter Flug könne unabhängig von der Dauer der Verspätung nicht als annulliert angesehen werden, wenn der Abflug entsprechend der ursprünglichen Flugplanung stattfindet (Urteil in der Rechtssache Sturgeon/Condor, Rn. 32 und 34). Demzufolge hat die Kammer keinen Zweifel daran, dass die zeitliche Vorverlegung eines Flugs eine Änderung der ursprünglichen Flugplanung im Sinne der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs bewirkt.

Die Zweifel über die richtige Auslegung des Art. 2 lit. 1 der Fluggastrechte-VO ergeben sich für die Kammer deswegen, weil die in der Vorverlegung eines Flugs unzweifelhaft liegende Aufgabe der Flugplanung durch das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht wie kurzfristige Annullierungen ohne Ersatzangebot gem. Art. 5 Abs. 1 lit. c UAbs. iii der Verordnung oder große Verspätungen zwangsläufig zu Unannehmlichkeiten führt, die standardisiert durch Ausgleichs-, Unterstützungs- und Betreuungsmaßnahmen kompensiert bzw. vermindert werden müssen. Denn selbst wenn Fluggäste kein unter die zuletzt genannte Regelung der Verordnung zu subsumierendes Ersatzangebot erhalten, aber zeitig genug vorab über die Vorverlegung informiert werden, entstehen ihnen keine vergleichbaren Ärgernisse oder Unannehmlichkeiten im Sinne der Erwägungsgründe 12 und 13 der Verordnung, weil sie sich rechtzeitig auf die neue Flugplanung einstellen und somit zum neuen Abflugzeitpunkt am Flughafen einfinden können. Sie bedürfen also keiner Unterstützung und Betreuung während einer Wartezeit am Flughafen. Weil eine solche entfällt, entstehen ihnen auch keine hierdurch hervorgerufenen Ärgernisse und Unannehmlichkeiten, die eines materiellen Ausgleichs bedürfen. Solche können mithin allenfalls dann entstehen, wenn die betreffenden Fluggäste vorab nicht über die Vorverlegung informiert werden und sich erst zum ursprünglich geplanten Abflugzeitpunkt zur Abfertigung einfinden. So aber liegt der Fall hier nicht, denn die Kläger wurden mit dem vorverlegten Rückflug befördert. Deswegen können Ärgernisse und Unannehmlichkeiten in Fällen wie dem vorliegenden allenfalls darin erblickt werden, dass die Fluggäste durch die Vorverlegung des Rückflugs überhaupt zu einer Änderung ihrer Reiseplanung gezwungen wurden. Hierdurch trat für sie aber kein Zeitverlust in dem Sinne auf, dass sie Wartezeiten hatten.

Sofern in Fällen wie dem vorliegenden bereits in der Vorverlegung eines Flugs durch eine Ausgleichsleistung zu kompensierende Schäden zu erblicken sein sollten, fragt sich, welches Ausmaß dafür erforderlich ist, um eine Ausgleichsleistung nach Art. 7 Abs. 1 der Fluggastrechte-VO zu rechtfertigen.

Nach dem Dafürhalten der Kammer **[Or. 11]** sind auch die Ärgernisse und Unannehmlichkeiten, die regelmäßig mit einer Vorverlegung um mehrere Stunden verbunden sind, nicht vergleichbar mit jenen, die durch eine kurzfristige Annullierung oder große Verspätung eines Flugs entstehen.

2.

In der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ungeklärt ist auch die Frage, ob, für den Fall, dass eine zeitliche Vorverlegung eines Flugs eine Annullierung im Sinne von Art. 2 lit. 1 der Fluggastrechte-VO darstellen kann, dem ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Kürzungsrecht nach Art. 7 Abs. 2 der Verordnung zustehen kann, wenn sich die Verschiebung der tatsächlichen Ankunftszeit gegenüber der planmäßigen Ankunftszeit innerhalb in Art. 7 Abs. 2 der Verordnung genannten Zeiträume bewegt. Die Kammer hat schon deshalb Zweifel an der Anwendung dieser Bestimmung auf den Fall der zeitlichen Vorverlegung, weil diese zwar die Mitteilung einer anderweitigen Beförderung beinhaltet, sofern mit ihr überhaupt eine Annullierung verbunden ist, darin aber kein Angebot gem. Art. 8 der Fluggastrechte-VO liegt, wie Art. 7 Abs. 2 dies voraussetzt. Nach Art. 8 der Verordnung genießen die Fluggäste nämlich ein Wahlrecht und sie müssen gemäß Erwägungsgrund 20 umfassend über ihre Rechte informiert werden. Das bedeutet, dass das Luftfahrtunternehmen, das einen Flug annulliert, den Fluggästen unter den in Art. 8 Abs. 1 lit. a, b und c der Verordnung festgelegten Voraussetzungen Vorschläge für die Wahl unterbreitet (EuGH, Urteil vom 29.07.2019 – C-354/18 Rs. Rusu/Blue Air, Rn. 53, für den Fall der Beförderungsverweigerung). Daraus ergibt sich, so der Europäische Gerichtshof weiter (aaO., Rn. 54), dass ein solcher Vorschlag den Fluggästen die Informationen liefern muss, die erforderlich sind, damit sie eine zweckdienliche Wahl treffen können, um entweder ihren Flug unter Rückerstattung des Flugpreises zu stornieren oder ihre Reise zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder zu einem späteren Zeitpunkt fortzusetzen. Diesen Anforderungen an ein Angebot einer anderweitigen Beförderung wird nicht genügt, wenn ein Luftfahrtunternehmen den Fluggast lediglich darüber unterrichtet, dass sein Flug zeitlich vorverlegt wurde.

3.

Die vergleichbaren Reisebedingungen gemäß Art. 8 Abs. 1 lit. b und c der Fluggastrechte-VO knüpfen an den ursprünglich gebuchten Flug und damit an den Luftbeförderungsvertrag an. Ob ein um zwei Stunden und 50 Minuten vorverlegter Flug mit dem ursprünglich gebuchten Flug in diesem Sinne vergleichbar ist und die frühestmögliche Beförderung darstellt, so dass das beklagte Luftfahrtunternehmen durch die Mitteilung der Vorverlegung seine ihm durch die Vorschrift auferlegten Pflichten erfüllt, ist ebenfalls noch nicht geklärt. **[Or. 12]**

V.

In Bezug auf den von den Klägern geltend gemachten Anspruch auf Freistellung von einem Vergütungsanspruch ihres Prozessbevollmächtigten hängt die von der Kammer zu treffende Entscheidung davon ab, welchen Inhalt der dem Fluggast nach Art. 14 Abs. 2 der Fluggastrechte-VO auszuhändigende Hinweis haben muss.

[OMISSIS] [nach nationalem Recht kein Freistellungsanspruch wegen Verzugs]

Außerhalb eines Verzugseintritts kommt die Erstattung von Rechtsanwaltskosten, die für die erstmalige Geltendmachung von Ansprüchen auf Ausgleichsleistungen nach Art. 7 Abs. 1 der Fluggastrechte-VO angefallen sind, [OMISSIS], nach dem Dafürhalten der Kammer nicht bereits dann ohne Weiteres in Betracht, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen seine Pflicht nach Art. 14 Abs. 2 der Fluggastrechte-VO nicht erfüllt hat. Von einer solchen Nichterfüllung ist im Streitfall auszugehen.

Erfüllt das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht seine Pflicht, dem Fluggast einen schriftlichen Hinweis auszuhändigen, beruht die Inanspruchnahme anwaltlicher Hilfe bei der außergerichtlichen Beitreibung von Ausgleichsansprüchen nicht auf dieser Unterlassung. Denn gem. Art. 14 Abs. 2 S. 1 der Fluggastrechte-VO schuldet das ausführende Luftfahrtunternehmen nicht mehr als die Aushändigung eines schriftlichen Hinweises, in dem die Regeln für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen gemäß der Verordnung dargelegt werden; aus dem 20. Erwägungsgrund ergibt sich nach Auffassung der Kammer nichts anderes. Das bedeutet insbesondere, dass eine Subsumtion des konkreten Sachverhalts unter eine der in Betracht kommenden Normen der Verordnung nicht von dem Luftfahrtunternehmen geschuldet wird. Die Fluggäste müssen deswegen nicht über „ihre“ Rechte, sondern in allgemeiner Natur über „die Regeln“ unterrichtet werden. Die Kammer verkennt aber nicht, dass der BGH [OMISSIS] ausgeführt hat, die dem Fluggast nach Art. 14 Abs. 2 der VO zu erteilenden Informationen müssten ihn in die Lage versetzen, seinen Anspruch effektiv und ohne anwaltliche Hilfe gegenüber dem ausführenden **[Or. 13]** Luftfahrtunternehmen geltend zu machen, d. h. sie müssten ihn hinreichend klar darüber unterrichten, unter welcher genauen Unternehmensbezeichnung und Anschrift er welchen nach der Entfernung gestaffelten Betrag verlangen könne und gegebenenfalls welche Unterlagen er beifügen solle. Sinn und Zweck der Unterrichtungspflicht sei es, den Passagieren zu ermöglichen, die Ausgleichszahlung selbst gegenüber dem ausführenden Luftfahrtunternehmen geltend zu machen, was sich aus Erwägungsgrund 20 ergebe.

Diese Auffassung teilt die Kammer nicht, denn der von dem BGH in diesem Zusammenhang zitierte Erwägungsgrund der Verordnung spricht nicht davon, dass es den Passagieren erspart bleiben soll, Rechtsberatung in Anspruch zu nehmen. Zudem geht die Kammer davon aus, dass der Ordnungsgeber die in dem Grund Nr. 20 niedergelegten Erwägungen angestellt hat und diese ihn dazu bewogen haben, Art. 14 Abs. 2 der Verordnung so zu fassen, wie geschehen, so dass er dem Luftfahrtunternehmen gerade nicht die Pflicht auferlegen wollte, den

Fluggast über seine ihm im konkreten Fall zustehenden Rechte aufzuklären, sondern nur diejenigen, die dem Wortlaut der Vorschrift zu entnehmen sind. Auch andere Sprachfassungen der Verordnung als die deutsche, etwa die französische oder die englische, sprechen in Art. 14 Abs. 2 der VO nur von einer Verpflichtung, dem Fluggast einen schriftlichen Hinweis über die Regeln auszuhändigen („une notice écrite reprenant les regles d'indemnisation et d'assistance conformement aux dispositions du present reglement“ bzw. „a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation“), so dass sich auch hieraus kein Hinweis darauf ergibt, dass die Verpflichtung des ausführenden Luftfahrtunternehmens über eine allgemeine Information über diese Regeln hinaus geht.

Aus diesen Gründen teilt die Kammer auch nicht die [OMISSIS] Auffassung des BGH, dass bei einer Nichterfüllung der Unterrichtungspflicht nach Art. 14 Abs. 2 der Fluggastrechte-VO durch das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Erstattung der Rechtsanwaltsvergütung in Betracht kommt, die durch einen Auftrag zur außergerichtlichen Vertretung bei der erstmaligen Geltendmachung des Ausgleichsanspruchs entstanden ist. Die Freihaltung von dem vorgerichtlich entstandenen Vergütungsanspruch ihres Prozessbevollmächtigten können die Kläger auch nicht aus anderen Gründen verlangen. Die aufgeworfene Frage ist mithin auch für die Entscheidung über die Berufung der Kläger relevant, denn wenn die Beklagte durch eine allgemein gehaltene Information über die Rechte wegen Annullierung bzw. Verspätung eines Flugs ihren Verpflichtungen aus Art. 14 Abs. 2 der VO in ausreichendem Umfang nachgekommen wäre, käme ein Anspruch der Kläger auf Erstattung der vorprozessual entstandenen Rechtsanwaltskosten nicht in Betracht. Demgegenüber wären diese erstattungsfähig, wenn die Beklagte eine Belehrung [Or. 14] über die den Klägern wegen der aufgetretenen Störung konkret zustehenden Rechte geschuldet hätte.

Für die Kammer ergeben sich aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs Zweifel an der richtigen Anwendung des Unionsrechts, so dass sie sich gem. Art. 267 Abs. 3 AEUV gehalten sieht, den Gerichtshof der Europäischen Union um Auslegung des Art. 14 Abs. 2 der Fluggastrechte-VO zu ersuchen.

## VI.

[OMISSIS]

## VII.

[OMISSIS]