

Az.: 5 C 3019/18



In dem Rechtsstreit

- 1) **E.M.**
- Klägerin -
- 2) **M.S.**
- Kläger -

Eingetragen in das Register des Gerichtshofes unter der Nr. <u>1117014</u>
Luxemburg, den <u>28. 05. 2019</u>
Fax/E-mail: <u>[Signature]</u>
Der Kanzler, im Auftrag Daniel Ditter Referatsleiter
eingegangen am: <u>28.5.19</u>

Prozessbevollmächtigte zu 1 und 2:

Rechtsanwälte **Skribe Rechtsanwälte GmbH**, Fleischmarkt 3-5, 1010 Wien, Österreich, Gz.: 18-05/15303 C-600/Euler CA.KL.D.MPoRA.TS

gegen

Eurowings GmbH, vertreten durch d. Geschäftsführer, Großenbaumer Weg 6, 40472 Düsseldorf
- Beklagte -

Prozessbevollmächtigte:

Rechtsanwälte **VLPIANVS Rechtsanwälte Steuerberater**, Scheibenstraße 51/57, 40479 Düsseldorf, Gz.: 689/19/WB/IN

wegen Forderung

erlässt das Amtsgericht Erding durch die Richterin am Amtsgericht Laufmöller am 22.05.2019 aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 03.05.2019 folgenden

Beschluss

I. Das Verfahren wird ausgesetzt.

II. Dem Europäischen Gerichtshof wird gemäß Art. 267 AEUV folgende Frage zur Auslegung des Unionsrechts vorgelegt:

Sind bei einer aus mehreren Segmenten bestehenden Flugverbindung bei der Ermittlung der Entfernung nach Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 261/2004 auch Zubringerflüge einzubezie-

CURIA GREFFE
Luxemburg

28. 05. 2019

hen, die von der auf einem Anschlussflug aufgetretenen Störung nicht betroffen waren?

Gründe:

I.

1. Die Kläger verfügten über eine einheitliche bestätigte Buchung für eine Flugverbindung der Beklagten am 28.05.2018. Diese bestand aus zwei Segmenten. Der erste Flug EW 171 von Cancun (CUN) nach Köln-Bonn (CGN) sollte Köln-Bonn um 17:35 Uhr erreichen. Der Anschlussflug EW 86 sollte um 18:50 Uhr in Köln-Bonn starten und München (MUC) um 20:00 Uhr erreichen.

2. Mit dem Flug EW 171 erreichten die Kläger planmäßig Köln-Bonn. Der Flug EW 86 wurde jedoch annulliert.

3. Die Entfernung zwischen Cancun und München beträgt 8.912,13 km. Die Entfernung zwischen Köln-Bonn und München beträgt 455,99 km.

4. Die Beklagte leistete an die Kläger jeweils eine Ausgleichszahlung in Höhe von 250,00 € gemäß Art. 5, 7 VO (EG) 261/2004. Die Kläger verlangen jeweils weitere 350,00 €.

II.

5. Die Beklagte hat die Ausgleichszahlung nach dem von der Annullierung betroffenen Segment von Köln-Bonn nach München bemessen. Die Kläger meinen, dass der von der Annullierung nicht betroffene Flug von Cancun nach Köln-Bonn zu berücksichtigen sei.

6. Für das vorliegende Gericht kommt es daher darauf an, von welchem Startort die Entfernung nach Art. 7 VO (EG) 261/2004 zu ermitteln ist.

7. Nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung wird bei der Ermittlung der Entfernung der letzte Zielort zugrunde gelegt, an dem der Fluggast infolge der Nichtbeförderung oder der Annullierung später als zur planmäßigen Ankunftszeit ankommt. Es werden damit Anschlussflüge auch dann in die Entfernung einbezogen, wenn die Anschlussflüge selbst nicht annulliert wurden, etwa wenn sie wegen der Annullierung des Zubringerfluges nicht erreicht werden konnten. Eine vergleichbare Regelung für den ersten Abflugort und Zubringerflüge enthält die Verordnung nicht.

8. Durch den EuGH ist die Frage bisher nicht geklärt.

9. In der Entscheidung C-559/16 hat die Achte Kammer des EuGH erkannt, dass der Begriff „Entfernung“ im Falle von Flugverbindungen mit Anschlussflügen nur die Entfernung zwischen dem Ort des ersten Abflugs und dem Endziel umfasst, unabhängig von der tatsächlich zurückgelegten Flugstrecke. Es lag dem jedoch ein anderer Ausgangspunkt zugrunde, als im vorliegenden Fall. In der getroffenen Entscheidung war bereits der erste von zwei Flügen verspätet. Die Störung wirkte daher auf beide Segmente ein. Zu entscheiden war daher der Vorlagefrage entsprechend, ob die direkte Strecke zwischen Abflugort des ersten Fluges und Ankunftsort entscheidend ist. Nicht geklärt wurde aber, welcher Abflugort heranzuziehen ist. Die Entscheidung wurde maßgeblich mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung und den typischerweise entstehenden Unannehmlichkeiten begründet.

10. In der Entscheidung C-537/17 hat die Achte Kammer entschieden, dass ein Beförderungsvorgang als ein „Flug“ im Sinne des Art. 3 Abs. 1 lit. a der Verordnung anzusehen ist, auch wenn eine Zwischenlandung mit dem Wechsel eines Fluggeräts erfolgt. Gleichzeitig weisen die Gründe der Entscheidung darauf hin, dass auch ein solcher Beförderungsvorgang aus mehreren Flügen bestehen kann. Weder die Entscheidung noch das Vorabentscheidungsersuchen des LG Berlin befassen sich mit der Höhe der Ausgleichszahlung. Das LG Berlin ersuchte ausdrücklich um eine Auslegung des Art. 3 Abs. 1 der Verordnung, der den Anwendungsbereich betrifft.

11. Es liegen damit in anderem Zusammenhang Entscheidungen des Gerichtshofes vor, nach denen Zwischenlandungen oder ein Umsteigen zu einem anderen Flug außer Betracht bleiben. In beiden Entscheidungen wird betont, dass der Zeitverlust und die damit einhergehenden Unannehmlichkeiten der Grund für den Ausgleichsanspruch sind. Dies entspricht der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs (z.B. C-581/10, Urteil vom 23.10.2012). Bei einem wesentlich abweichenden Sachverhalt ist dies gesondert zu bewerten. Ein Vorabentscheidungsersuchen des Amtsgerichts Düsseldorf, C-368/17, von dem die vorliegende Frage mitumfasst war, wurde aus dem Register gestrichen, ebenso ein Ersuchen des Landgerichts Hamburg (C-557/18).

III.

12. Die nationalstaatlichen Gerichte beantworten die Rechtsfrage unterschiedlich.

13. Das Amtsgericht Köln (142 C 505/17, Urteil vom 04.06.2018) hat klargestellt, dass das Endziel des einzelnen Fluggastes entscheidend sei, aber im Hinblick auf die entstehenden Unannehmlichkeiten die „Rückwirkung“ auf bereits störungsfrei durchgeführte Flüge nicht gerechtfertigt sei. Das Amtsgericht Frankfurt am Main (32 C 14/18, Urteil vom 19.06.2018) hat ebenso eine Ausgleichszahlung von 400,00 € für eine Verspätung eines Fluges von Lissabon nach Frankfurt

zugesprochen, eine weitere Ausgleichszahlung aber abgelehnt, da der Zubringerflug von Miami nach Lissabon störungsfrei durchgeführt wurde. Das Landgericht Frankfurt am Main hat dagegen einen Anspruch von 600,00 € angenommen, weil ein einheitlicher Flug gebucht war (2-24 S 195/18, Urteil vom 21.02.2019). Es sei für die Unannehmlichkeiten unerheblich, ob die Verspätung auf der ersten oder der zweiten Teilstrecke auftrete. Zu vergleichen seien Fluggäste mit einer Direktverbindung und Fluggäste mit Anschlussflügen (so auch AG Köln, 118 C 412/16, Urteil vom 23.02.2017). Mit der Begründung, es komme nach Art. 7 der Verordnung auf das Endziel an, hat das Landgericht Landshut (14 S 1027/17) entschieden, dass es auf den Startort des Zubringerfluges ankomme. Die Auswirkungen für einen Fluggast, dessen Flug von Paris nach München annulliert werde, dürften nach dieser Entscheidung geringer sein, als für einen Fluggast, der zuvor bereits - störungsfrei - von Lima nach Paris befördert wurde. Dem widerspricht das Amtsgericht Hannover, das zudem auf eine Gleichbehandlung der Passagiere des Anschlussfluges abstellt (541 C 1791/18, Urteil vom 06.09.2018; auch: AG Hamburg, 36a C 86/17, Urteil vom 31.05.2018; AG Hannover, 548 C 10167/18, Urteil vom 27.02.2019; AG Düsseldorf, 48 C 434/18, Urteil vom 29.12.2018).

14. Es besteht Einigkeit, dass auf das Endziel des Fluggastes abgestellt wird. Dies ist in Art. 7 Abs. 1 der Verordnung ausdrücklich vorgesehen. Nicht geregelt ist in Art. 7 allerdings, auf welchen Abflugort abzustellen ist. Die nationalstaatlichen Gerichte stellen in den genannten Entscheidungen regelmäßig in Übereinstimmung mit der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs auf die entstehenden Unannehmlichkeiten und die Grundsätze der Gleichbehandlung ab.

IV.

15. Für das vorliegende Gericht sprechen Gründe der Gleichbehandlung und des angemessenen Ausgleichs der Unannehmlichkeiten dagegen, zur Entfernung des gestörten Fluges die von störungsfrei durchgeführten Flügen hinzuzurechnen.

16. Die Unannehmlichkeiten bei einem annullierten Flug besteht im Wesentlichen darin, dass eine anderweitige Beförderung organisiert werden muss und der Fluggast einen entsprechenden Zeitverlust und eine Abweichung von seinem Reiseplan erleidet. Typischerweise werden diese Unannehmlichkeiten größer ausfallen, wenn eine längere Strecke aussteht. Bei kürzeren inhereuropäischen Strecken kann regelmäßig auf mehr Verbindungen - auch mit anderen Verkehrsmitteln - zurückgegriffen werden. Eine Ersatzbeförderung ist dann mit weniger Aufwand zu realisieren und der verbleibende „Handlungsspielraum“ (EuGH, C-581/10, Urteil vom 23.10.2012, Rz. 35) größer. Dem entspricht es, dass die Anforderungen an die Ersatzbeförderung zur Kür-


zung des Anspruchs nach Art. 7 Abs. 2 höher sind, wenn die Entfernung geringer ist. Dieser Unterschied kommt bei annullierten Flügen eher zum Tragen als bei Verspätungen. Nachdem die Annullierung - neben der Nichtbeförderung - jedoch der ursprüngliche Anwendungsfall der Verordnung ist, erscheint es sachgerecht, bei der Auslegung zunächst von dem Annullierungsfall auszugehen.

17. Nachdem es sich bei der Verordnung um eine allgemeine Regelung mit pauschalierter Ausgleichszahlung handelt, ist eine Auslegung erforderlich, die eine Gleichbehandlung über den vorliegenden Einzelfall hinaus gewährleistet. Es ist im Einklang mit Art. 7 der Verordnung sachgerecht, dabei auf die Auswirkungen am Endziel abzustellen (dazu: *Marti*, Fluggastrechte gemäss der Verordnung (EG) Nr. 261/2004, S. 309f.). Dies bedeutet, dass die Passagiere eines annullierten Fluges, die bis zum gleichen Endziel wegen der gleichen Störung die gleichen Unannehmlichkeiten erleiden, in gleicher Höhe entschädigt werden. Es erscheint dem vorlegenden Gericht nicht gerechtfertigt, den Klägern wegen der Annullierung des Fluges EW 86 eine höhere Entschädigung zuzusprechen als anderen Passagieren dieses Fluges mit dem gleichen Ziel. Dagegen kann die Unterscheidung zwischen Fluggästen, die eine Direktverbindung gebucht haben, und Fluggästen, die eine Umsteigeverbindung gebucht haben, mit den typischerweise unterschiedlichen Unannehmlichkeiten gerechtfertigt werden.

18. Im Vergleich mit Fluggästen, die bereits wegen einer Störung auf dem ersten Segment, das zweite Segment nicht wie geplant wahrnehmen können, kommt hinzu, dass dann auch bei der häufig auftretenden Beförderung durch verschiedene Unternehmen, einem der Unternehmen die Störung auf der Gesamtstrecke zugerechnet werden kann. Entsprechend sieht Art. 7 vor, dass die Entfernungsermittlung sich auf Flüge zu solchen Endzielen erstreckt, die „infolge“ der Annullierung nicht wie geplant erreicht werden. Im vorliegenden Fall ist die Störung dem ersten Teilflug nicht zuzurechnen und der Handlungsspielraum auf dem ersten Teilflug nicht eingeschränkt. Dem Interessenausgleich zwischen Fluggästen und Unternehmen, der in der Verordnung angelegt ist (C-581/10, Rz. 39, 76ff.) entspricht es, den planmäßigen Zubringerflug nicht hinzuzurechnen.

V.

19. Da die vorliegende Frage durch eine Auslegung des Art. 7 Abs. 1 VO (EG) 261/2004 zu beantworten ist, hat das Gericht den Rechtsstreit ausgesetzt und die Frage dem Europäischen Gerichtshof zur Entscheidung vorgelegt.



Laufheller
Richterin am Amtsgericht