

11 S 272/18
116 C 574/17
Amtsgericht Köln



Landgericht Köln

Beschluss

In dem Rechtsstreit

Verkündet am 136
15.10.19

Wolfs, JHS
als udg

C-792/19-1

Eingetragen in das Register des Gerichtshofes unter der Nr. 1132239	
Luxemburg, den 29. 10. 2019	Der Kanzler, im Auftrag
Fax/E-mail: [Signature]	Daniel Dittert Referatsleiter
eingegangen am: 28.10.19	

der TUIfly GmbH, vertreten durch den Geschäftsführer, Flughafenstraße 10, 30855
Langenhagen,

Beklagten und Berufungsklägerin,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Pesch & Kauffmann,
Roscherstraße 5, 30161 Hannover,

gegen

EU flight.de GmbH, vertreten durch den Geschäftsführer, Gustav-Mahler-Platz 1,
20354 Hamburg,

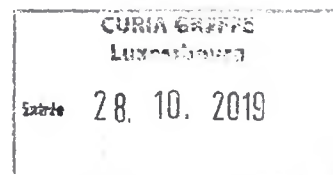
Klägerin und Berufungsbeklagte,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Diekmann Rechtsanwälte,
Feldbrunnenstraße 57, 20148 Hamburg,

hat die 11. Zivilkammer des Landgerichts Köln
auf die Verhandlung vom 27.08.2019
durch die Vorsitzende Richterin am Landgericht Schmitz, den Richter am
Landgericht Dr. Gieß und den Richter am Landgericht Dr. Gemein

beschlossen:

1. Das Verfahren wird ausgesetzt.



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

Geht im Falle eines Streiks die Annullierung oder große Ankunftsverspätung eines Fluges auch dann auf außergewöhnliche Umstände im Sinne von Art. 5 Abs. 3 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zurück, wenn der streitgegenständliche Flug nicht unmittelbar von dem Streik betroffen war und planmäßig hätte stattfinden können, es jedoch aufgrund von streikbedingten Umorganisationsmaßnahmen des Flugplans durch das Luftfahrtunternehmen (hier: Einsatz des für den Flug vorgesehenen Flugzeugs zur Behebung der Streikfolgen) zu der Annullierung bzw. Verspätung kommt?

Für den Fall, dass sich ein Luftfahrtunternehmen auch bei einer Umorganisationsmaßnahme entlasten kann:

Kommt es darauf an, dass die Umorganisationsmaßnahme bereits vor dem Streikbeginn erfolgte, als noch nicht absehbar war, welcher Flug letztlich von den Streikmaßnahmen betroffen sein würde, oder kommt eine Exkulpation auch in Betracht, wenn der Flugplan erst während des Streiks oder nach dem Streik umorganisiert wurde und bereits feststand, dass der streitgegenständliche Flug nicht unmittelbar von dem Streik betroffen war?

Gründe:

I.

1. Die Klägerin nimmt die Beklagte aus abgetretenem Recht auf Ausgleichszahlung in Höhe von insgesamt 500,00 € (zweimal 250,00 €) nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des europäischen Parlaments und des Rates vom 11.02.2004 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 in Anspruch.

Dem liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Fluggäste buchten bei der Beklagten für den 11.10.2017 einen Flug von Köln nach Palma de Mallorca. Planmäßige Abflugzeit war am

11.10.2017 um 18:55 Uhr in Köln, planmäßige Ankunftszeit am 11.10.2017 um 21:20 Uhr in Palma de Mallorca. Die Entfernung von Köln nach Palma de Mallorca beträgt 1.308,21 km. Der Flug fand allerdings nicht planmäßig statt, sondern die Fluggäste landeten erst am 12.10.2017 um 03:20 Uhr in Palma de Mallorca. Diese Verspätung beruhte auf folgenden Umständen:

Der Beklagten wurde bereits im Laufe des 05. und 06.10.2017 bekannt, dass zwischen dem 09.10.2017 (17:00 Uhr UTC) und dem 11.10.2017 (04:00 Uhr UTC) ein Generalstreik in Frankreich stattfinden würde, bei dem der Flugverkehrsdienst, die Flugsicherung, der Funkverkehr und die Fluglotsen betroffen sein würden.

Von dem Streik war der Flugplan der Beklagten mit zahlreichen Flügen betroffen, unter anderem mit sämtlichen Flügen nach und von Spanien, inklusive der Balearen, Marokko und Portugal. Am 10.10.2017 konnten fünf Fluggeräte nicht von Las Palmas, Teneriffa und Funchal nach Deutschland zurückkehren, wurden auf den Folgetag verschoben und standen demnach am 11.10.2017 nicht für die in Deutschland beginnenden Umläufe zur Verfügung.

Der streitgegenständliche Flug von Köln nach Palma de Mallorca, der ursprünglich mit dem Fluggerät D-ATUF durchgeführt werden sollte, fiel selbst nicht in die Zeit des Streiks. Allerdings nahm die Beklagte infolge des Streiks umfassende Umorganisationsmaßnahmen im Flugplan vor und setzte in diesem Zusammenhang die für den streitgegenständlichen Flug vorgesehene Maschine D-ATUF ein, um streikbedingt ausgefallene Umläufe durchzuführen und so streikbedingte Verwerfungen im Flugplan zu kompensieren. Den streitgegenständlichen Flug führte die Beklagte infolgedessen mit einer anderen Maschine (D-ATYB) durch, wodurch es zu der eingangs genannten Verspätung kam.

Die Fluggäste traten in der Folge ihre Ansprüche wegen der Verspätung des Fluges an die Klägerin ab.

Die Beklagte hält dem Ausgleichszahlungsbegehren der Klägerin entgegen, dass die Verspätung des streitgegenständlichen Fluges auf außergewöhnliche Umstände im Sinne von Art. 5 Abs. 3 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zurückzuführen sei.

2. Das Amtsgericht hat die Beklagte antragsgemäß verurteilt, an die Klägerin 500,00 € nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 21.11.2017 zu zahlen. Es hat die Auffassung vertreten, dass die Verspätung nicht auf den Generalstreik in Frankreich mithin nicht auf außergewöhnliche Umstände, zurückgehe. Maßgeblich für die eingetretene Verspätung sei vielmehr die

Entscheidung der Beklagten gewesen, das für den Flug vorgesehene Flugzeug zum Ausgleich von streikbedingten Lücken im Flugplan zu nutzen. Dass in diesem Fall die Exkulpation nicht eingreife, ergebe sich auch aus der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 04.10.2012 (C-22/11 – „Finnair“), deren zu Grunde liegender Sachverhalt mit dem vorliegenden Fall vergleichbar sei. Die Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 21.08.2012 (X ZR 138/11) betreffe dagegen einen anders gelagerten Sachverhalt, da dort das Flugunternehmen im Vorgriff auf einen angekündigten Streik bereits Flüge annulliert habe, mithin noch nicht festgestanden habe, ob der streitgegenständliche Flug vom Streik letztlich betroffen sein würde.

3. Gegen das amtsgerichtliche Urteil hat die Beklagte die darin zugelassene Berufung eingelegt und verfolgt damit ihr Klageabweisungsbegehren weiter. Sie macht geltend, dass die Entscheidung des Bundesgerichtshofes vom 21.08.2012 (X ZR 138/11) auch für die vorliegende Sachverhaltskonstellation Geltung beanspruche, während die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs der Exkulpation gerade nicht entgegenstehe.

II.

Die Entscheidung über die Berufung erfordert die Vorabentscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union durch Beantwortung der Vorlagefrage.

1.

Die Frage ist entscheidungserheblich:

Sollten in der vorliegenden Konstellation für den streitgegenständlichen Flug keine außergewöhnlichen Umstände in Sinne von Art. 5 Abs. 3 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 entlastend eingreifen, bleibt die Berufung ohne Erfolg, weil der Klägerin dann die Ansprüche auf Ausgleichzahlung aus abgetretenem Recht zustehen.

Würde dagegen aufgrund des Streikes auch für den streitgegenständlichen Flug ein außergewöhnlicher Umstand exkulpierend wirken, hätte die Berufung Erfolg, da die Beklagte ausreichend konkret vorgetragen hat, dass das Flugzeug D-ATUF eingesetzt worden ist, um die Auswirkungen des Streikes zu kompensieren.

2.

Ob die Verspätung im Sinne des Art. 5 Abs. 3 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, ist eine Frage der Auslegung der Norm – hier des Begriffs „zurückgehen“ und den damit verbundenen Kausalitätsfragen – die in Zweifelfällen dem Europäischen Gerichtshof vorbehalten ist.

3.

Nach bislang von der Kammer vertretener Auffassung geht im vorliegenden Fall die große Ankunftsverspätung im Sinne von Art. 5 Abs. 3 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 auf einen außergewöhnlichen Umstand zurück.

a) Der Bundesgerichtshof hat durch Urteil vom 21.08.2012 (X ZR 138/11, BGHZ 194, 258 ff.) eine Exkulpation nach Art. 5 Abs. 3 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 angenommen, wenn das Luftfahrtunternehmen im Vorgriff auf einen Streik den Flugplan umorganisiert und Flüge annulliert. In diesem Zusammenhang hat der Bundesgerichtshof folgendes ausgeführt:

„Lassen außergewöhnliche Umstände besorgen, dass dem Luftverkehrsunternehmen demnächst ein erheblicher Teil seiner Piloten nicht zur Verfügung stehen wird, können an die Darlegung der Gründe, warum ein bestimmter Flug annulliert worden ist, keine hohen Anforderungen gestellt werden. In einer solchen Situation steht das Luftverkehrsunternehmen vor der Aufgabe, den Betriebsablauf möglichst schon im Vorfeld entsprechend zu reorganisieren. Hierbei hat es wie bereits dargelegt vor allem darauf hinzuwirken, dass die Beeinträchtigung für die Gesamtheit der Fluggäste möglichst gering ausfällt und dass nach dem Wegfall der Beeinträchtigungen möglichst schnell wieder der Normalbetrieb aufgenommen werden kann. Schöpft das Luftverkehrsunternehmen unter Einhaltung dieser Anforderungen die ihm zur Verfügung stehenden Ressourcen in dem gebotenen Umfang aus, kann die Nichtdurchführung eines einzelnen Fluges in der Regel nicht allein deshalb als vermeidbar angesehen werden, weil stattdessen ein anderer Flug hätte annulliert werden können. In Anbetracht der komplexen Entscheidungssituation, bei der eine Vielzahl von Flügen sowie deren Verknüpfung untereinander zu berücksichtigen sind, ist dem Luftverkehrsunternehmen vielmehr der erforderliche Spielraum bei der Beurteilung der zweckmäßigen Maßnahmen zuzubilligen. Eine Verkürzung der Verbraucherrechte ist hierdurch nicht zu besorgen, da es nicht zuletzt im eigenen wirtschaftlichen Interesse des Luftverkehrsunternehmens liegt, die Auswirkungen des Streiks und die streikbedingten Beeinträchtigungen der Fluggäste so gering wie möglich zu halten.“

Auch das Landgericht Frankfurt hat unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes eine vor dem Streik erfolgte Flugannullierung als exkulpiert angesehen (Urteil vom 11.05.2017 – 2-24 S 136/16).

b) In der Instanzrechtsprechung ist in Fällen von Umorganisationsmaßnahmen dagegen teilweise eine Exkulpation des Luftfahrtunternehmens verneint worden, da die Annullierung bzw. Verspätung in diesen Fällen nicht mehr auf dem außergewöhnlichen Umstand beruhe, sondern auf einer unternehmerischen Entscheidung (vgl. LG Frankfurt a. M., Urteil vom 29.10.2015 – 2/24 S 68/15, RRA 2016, 19; AG Hannover, EuGH-Vorlage vom 05.07.2017 – 406 C 494/17, RRA 2017, 132; AG Hannover, Urteil vom 26. September 2016 – 553 C 1163/16; AG Düsseldorf, Urteil vom 20.09.2017 – 54 C 123/17; AG Düsseldorf, EuGH-Vorlage vom 10. Juli 2017 – 41 C 26/17). Hierbei ist regelmäßig auf die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 04.10.2012 (C-22/11 – „Finnair“) Bezug genommen worden (vgl. etwa LG Frankfurt a. M., Urteil vom 29.10.2015 – 2/24 S 68/15; AG Düsseldorf, Urteil vom 20.09.2017 – 54 C 123/17; AG Hannover, EuGH-Vorlage vom 05.07.2017, aaO). Teilweise wird auch aus dem 15. Erwägungsgrund zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004 das Erfordernis einer unmittelbaren Kausalität zwischen dem außergewöhnlichen Umstand und der Betroffenheit des streitgegenständlichen Fluges abgeleitet (AG Hannover, EuGH-Vorlage vom 05.07.2017, aaO).

Die Exkulpation bei streikbedingten Umorganisationsmaßnahmen wird auch im Schrifttum teilweise ausdrücklich abgelehnt (BeckOK-Fluggastrechtverordnung/Schmid, Stand: 01.07.2019; Art. 5 Rn. 138d; Böhe, RRA 2017, 210 ff.).

c) Der EuGH hat bislang nicht über die vorgelegte Frage entschieden. Zuletzt wurde die Frage in der Rechtssache C-195/17 („TUIFly“) offengelassen, da bereits das Vorliegen eines außergewöhnlichen Umstandes verneint worden ist. In diesem Verfahren hatte sich der Generalanwalt beim Europäischen Gerichtshof – ebenfalls unter Bezugnahme auf die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 04.10.2012 (C-22/11 – „Finnair“) – dafür ausgesprochen, dass die außergewöhnlichen Umstände sich nicht auf neue Flugpläne erstrecken, die angesichts der außergewöhnlichen Umstände aufgestellt werden (Schlussantrag vom 12. April 2018).

d) Die Kammer ist in ihrer bisherigen Rechtsprechung der Auffassung des Bundesgerichtshofes gefolgt und hält die dortigen Maßgaben auch auf den vorliegenden Fall eines nach Streikende infolge streikbedingter Umorganisation des Flugplans verspätet durchgeführten Fluges für übertragbar.

Vom Wortlaut von Art. 5 Abs. 3 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 wird eine solche Auslegung getragen, da insoweit nur vorausgesetzt wird, dass die Annullierung (hier: die große Ankunftsverspätung) auf außergewöhnliche Umstände „zurückgeht“, was eine mittelbare Betroffenheit – dadurch, dass das eingeplante Fluggerät aufgrund der notwendigen Umorganisation nicht zur Verfügung steht – erfasst. Dass ein Flug unmittelbar von dem außergewöhnlichen Umstand betroffen sein muss – mithin im Fall eines Streikes das für den Flug eingeplante Personal oder ein Teil davon für die Abwicklung des Fluges nicht eingesetzt werden kann – geht aus dem Wortlaut nicht hervor (vgl. auch BGH, Urteil vom 12.06.2014 – X ZR 121/13, NJW 2014, 3303, 3304).

Auch der 15. Erwägungsgrund zur Verordnung (EG) Nr. 261/2004 spricht aus hiesiger Sicht gerade für und nicht gegen das Verständnis der Kammer. Danach soll von außergewöhnlichen Umständen ausgegangen werden, wenn eine Entscheidung des Flugverkehrsmanagements zu einem einzelnen Flugzeug an einem bestimmten Tag zur Folge hat, dass es bei einem oder mehreren Flügen des betreffenden Flugzeugs zu einer großen Verspätung, einer Verspätung bis zum nächsten Tag oder zu einer Annullierung kommt. Demnach sind auch nach dieser Bestimmung Auswirkungen für Folgeflüge erfasst (vgl. auch BGH, Urteil vom 12.06.2014 – X ZR 121/13, NJW 2014, 3303, 3305), wobei dies auch für Flüge gilt, bei denen der außergewöhnliche Umstand zu einer Verspätung bis zu einem Tag nach dem Auftreten des außergewöhnlichen Umstandes führt. Zwar ist in dieser Konstellation der Zusammenhang zwischen außergewöhnlichem Umstand und Annullierung/Verspätung insofern enger, als dasselbe Flugzeug betroffen ist. Gleichwohl wird deutlich, dass der Ordnungsgeber die Exkulpation nicht auf eine unmittelbare Betroffenheit des annullierten/verspäteten Fluges beschränken wollte und auch keine zeit- oder taggleiche Auswirkung des außergewöhnlichen Umstandes zur Voraussetzung machen wollte, sondern es nur darauf ankommt, dass sich der außergewöhnliche Umstand tatsächlich weiter auswirkt. Jedenfalls ergibt sich aus dem 15. Erwägungsgrund keine Absicht des Ordnungsgebers, dass generell nur Fälle unmittelbarer Kausalität dem Art. 5 Abs. 3 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 unterfallen sollen (anders AG Hannover, EuGH-Vorlage vom

05.07.2017, aaO). Vielmehr erklärt der 15. Erwägungsgrund nur – im Sinne einer positiven Bestimmung – das Luftfahrtunternehmen in einer bestimmten Fallkonstellation (Entscheidung des Flugverkehrsmanagements) für entlastet.

Aus Sicht der Kammer wird der Kausalzusammenhang zu dem außergewöhnlichen Umstand des Streiks auch nicht dadurch unterbrochen, dass das nicht planmäßige Stattfinden des Fluges (auch) auf einer unternehmerischen Entscheidung des Luftfahrtunternehmens beruht. Mit dem streikbedingten Ausfall mehrere Flüge ergeben sich notwendig praktische Zwänge, die hiervon betroffenen Fluggäste anderweitig an ihr Reiseziel zu befördern. Hierfür muss das Luftfahrtunternehmen zwangsläufig mit den vorhandenen bzw. kurzfristig beschaffbaren Fluggeräten, Crewmitgliedern etc. agieren, was regelmäßig eine Kompensation der Streikfolgen neben der Abwicklung des regulären Flugbetriebs ausschließt. Die Umorganisation des Flugplans geschieht somit unter faktischen Zwängen, angesichts derer es angemessen ist, auch hier davon auszugehen, dass die Annullierung bzw. die Ankunftsverspätung auf den außergewöhnlichen Umstand des Streikes zurückgeht.

Nach Beurteilung der Kammer kommt es auch nicht entscheidend darauf an, zu welchem Zeitpunkt die Umorganisation des Flugplans stattfindet. Zwar steht bei einer nachträglichen Umorganisation bereits fest, ob ein einzelner Flug von dem Streik betroffen war oder nicht. Der praktische Zwang, auf den außergewöhnlichen Umstand des Streikes und dadurch bedingte Verwerfungen im Flugplan durch Umorganisationsmaßnahmen reagieren zu müssen, ist jedoch derselbe. Unter dem Gesichtspunkt der Kausalität ändert sich durch den Zeitpunkt der Umorganisationsmaßnahme daher nichts.

e) Aus der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs 04.10.2012 (C-22/11 – „Finnair“) ergeben sich nach Auffassung der Kammer keine zwingenden Vorgaben für die Beantwortung der Vorlagefragen. Zum einen betraf die Entscheidung einen Fall der Nichtbeförderung – hier ist jedoch bereits der Ausnahmetatbestand des Art. 5 Abs. 3 Verordnung (EG) Nr. 261/2004 nicht einschlägig. Insofern musste sich der Europäische Gerichtshof auch nicht tragend mit dem Anwendungsbereich dieser Norm auseinandersetzen. Zum anderen lag dem Verfahren C-22/11 ein Sachverhalt zugrunde, bei dem der streitgegenständliche Flug gerade nicht wegen einer Umorganisationsmaßnahme annulliert wurde oder verspätet stattfand. Vielmehr fand der Flug tatsächlich statt und es wurden lediglich Fluggäste, die – wie der damalige

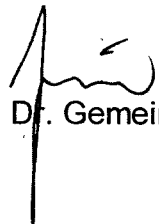
Kläger, Herr Lassooy – den Flug gebucht und sich rechtzeitig am Flugsteig eingefunden hatten, nicht an Bord gelassen, weil andere Personen auf diesem Flug ersatzbefördert wurden, nachdem der von ihnen gebuchte Flug aufgrund eines Streiks des Personals des Flughafens Barcelona hatte annulliert werden müssen.

f) Aufgrund der unter b) aufgezeigten, in letzter Zeit zunehmend vertretenen Auffassung, die eine Exkulpation bei Umorganisationsmaßnahmen verneint und sich dabei regelmäßig auf die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 04.10.2012 (C-22/11 – „Finnair“) beruft, und die offenbar auch der Generalanwalt des Europäischen Gerichtshofs teilt, hält die Kammer das Vorlageverfahren für angezeigt.

Dr. Griß ist aufgrund von Elternzeit an der Unterschriftsleistung gehindert.

Schmitz
Schmitz

Schmitz
Schmitz


Dr. Gemein