



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. Liegt eine „Beförderungsverweigerung“ i.S.v. Art. 4 Abs. 3, Art. 2 lit. j) der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vor, wenn Fluggäste von einem Reiseunternehmen, mit welchem sie einen Pauschalreisevertrag geschlossen haben, wenige Tage vor der planmäßigen Abflugzeit auf einen anderen Flug umgebucht werden, nachdem das Reiseunternehmen ihnen zuvor einen durch Abflugs- und Ankunftsort, Abflugs- und Ankunftszeit und Flugnummer individualisierten Flug verbindlich bestätigt hatte?
3. Liegt ein „vertretbarer Grund“ für die Nichtbeförderung i.S.v. Art. 2 lit. j), letzter Halbsatz der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vor, wenn ein Reiseunternehmen ohne Rücksprache mit der Fluggesellschaft und ohne Vornahme einer „Deckungsbuchung“ für den Fluggast bestimmte nach Datum, Flugnummer und Flugzeiten individualisierten Flug verbindlich bestätigt und das Reiseunternehmen den Fluggast sodann wenige Tage vor der planmäßigen Abflugzeit – wiederum ohne Rücksprache mit der Fluggesellschaft – auf einen anderen Flug umbucht, ohne dass die Fluggesellschaft hierauf Einfluss nehmen kann?
4. 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 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?



Rückflug:

26.02./27.02.2016: Varadero – Köln/Bonn, Flug-Nr.: EW0131 Eurowings, Abflug: 17:55 Uhr, Ankunft: 09:25 Uhr

27.02.2016: Köln/Bonn – Leipzig, Flug-Nr.: EW4952 Eurowings, Abflug 10:35 Uhr, Ankunft: 11:35 Uhr

Unterhalb der Flugzeiten befand sich der folgende Hinweis:

*„Voraussichtliche Flugdaten – Flugzeitenänderungen durch die Fluggesellschaft vorbehalten“.*

Am 23.02.2016, also drei Tage vor dem Rückflug, informierte der Reiseveranstalter die Zedenten über Flugzeitenänderungen.

Das Schreiben vom 23.02.2016 war überschrieben mit „FLUGZEITENÄNDERUNGEN!!!“

Dort hieß es auszugsweise:

*„Sehr geehrter Reisegast,  
anbei erhalten Sie eine wichtige Flugzeitenänderung zu Ihrer Buchung [...]“*

Das Schreiben enthielt eine aktualisierte Aufstellung der Flugzeiten. Hieraus ging hervor, dass die zweite Teilstrecke des Rückflugs von Köln/Bonn nach Leipzig (EW4952) gestrichen wurde. Stattdessen sollten die Zedenten nunmehr mit dem Flug Nr. 4U8055 Germanwings am 27.02.2016 von Köln/Bonn nach Berlin (Tegel) mit planmäßiger Abflugzeit um 12:25 Uhr und planmäßiger Ankunftszeit um 13:35 Uhr befördert werden.

Tatsächlich erreichten die Zedenten ihr Leipzig/Halle erst am 27.02.2016 um 17:35 Uhr. Eine Ersatzbeförderung von Berlin (Tegel) nach Leipzig/Halle wurde den Zedenten nicht angeboten. Sie mussten sich eine Beförderung vom Flughafen Berlin (Tegel) nach Leipzig/Halle daher selbst und auf eigene Kosten organisieren.

Die Entfernung zwischen Varadero und Leipzig beträgt nach der Großkreismethode 8.271 Kilometer.

Die Klägerin ist der Ansicht, ihr stehe aus abgetretenem Recht der Zedentin eine Ausgleichsleistung i.H.v. jeweils 600 € gem. Art. 7 Abs. 1 lit. c) VO zu, weil sie über eine bestätigte Buchung für den Flug EW4952 der Beklagten von Köln/Bonn nach Leipzig verfügt hätten und auf dieser Strecke gegen ihren Willen vom Reiseveranstalter umgebucht worden seien. Die Höhe der Ausgleichsleistung richte sich nach der Gesamtstrecke Varadero – Leipzig und nicht nur nach der Teilstrecke Köln/Bonn – Leipzig, weil sie beide Flüge einheitlich bei ihrem Reiseveranstalter gebucht hätten.

Die Beklagte bestreitet, dass die Zedenten ursprünglich auf den Flug Köln/Bonn – Leipzig (EW 4952) gebucht gewesen seien. Sie behauptet, dass laut ihrem internen Buchungssystem die Zedenten von Anfang an auf den Flug 4U8055 von Köln/Bonn nach Berlin (Tegel) gebucht gewesen seien. Es fehle an einer „Deckungsbuchung“ seitens des Reiseveranstalters, d.h. der Reiseveranstalter habe zu keinem Zeitpunkt verbindlich zwei Sitzplätze für den Flug EW 4952 für die beiden Zedenten bei ihr gebucht.

Das Amtsgericht Düsseldorf hat die Beklagte erstinstanzlich mit am 31.10.2019 verkündetem Urteil (Aktenzeichen: 47 C 172/19) zur Zahlung einer Ausgleichsleistung i.H.v. jeweils 600 €, insgesamt somit 1.200 €, nebst Zinsen verurteilt.

Das Amtsgericht Düsseldorf hat seine Entscheidung damit begründet, dass eine „Nichtbeförderung“ i.S.v. Art. 4, Art. 2 lit. j) VO auch dann vorliege, wenn die Fluggäste gegen ihren Willen durch einen Reiseveranstalter umgebucht würden, welcher ihnen zuvor entsprechende Flüge in der Reisebestätigung bestätigt habe.

Gegen dieses Urteil hat die Beklagte form- und fristgerecht Berufung eingelegt, über welche nun durch die Kammer zu entscheiden ist.

Die Beklagte begründet ihre Berufung damit, das erstinstanzliche Amtsgericht habe zu Unrecht die Voraussetzungen einer „Nichtbeförderung“ i.S.v. Art. 4, Art. 2 lit. j) VO bejaht.

Die Zedenten hätten nicht über eine „bestätigte Buchung“ i.S.v. Art. 2 lit. j), Art. 3 Abs. 2 lit. a) VO verfügt. Die Bestätigung eines Reiseveranstalters sei nur dann eine bestätigte Buchung i.S.d. Fluggastrechteverordnung, wenn dieser entweder eine Ermächtigung bzw. Autorisierung durch die Fluggesellschaft, entsprechende Bestätigungen auszustellen oder eine „Deckungsbuchung“ für den Flug zugrunde liege. Im vorliegenden Fall sei der Reiseveranstalter von ihr aber weder ermächtigt worden, entsprechende Flugbestätigung mit verbindlicher Wirkung für die Beklagte auszustellen noch habe der Reiseveranstalter eine Deckungsbuchung für die Zedenten auf dem Flug EW4952 vorgenommen.

Selbst wenn man in der Reisebestätigung des Reiseveranstalters vom 22.01.2016 eine „bestätigte Buchung“ erblicken würde, so wäre die Beklagte jedenfalls nicht als das „ausführende Luftfahrtunternehmen“ i.S.v. Art. 2 lit. b) VO anzusehen und somit nicht zur Ausgleichsleistung gem. Art. 7 VO verpflichtet. Aus Art. 2 lit. b) und Art. 3 Abs. 5 S. 2 VO folge, dass eine Fluggesellschaft nicht zur Ausgleichsleistung verpflichtet sei, wenn es an jeglicher Vertragsbeziehung zwischen ihr und dem Fluggast oder ihr und dem Reiseveranstalter fehle.

Schließlich bestehe allenfalls ein Ausgleichsanspruch gem. Art. 7 Abs. 1 lit. a) VO i.H.v. jeweils 250 €. Denn für die Höhe der Ausgleichsleistung sei hier nur auf die Entfernung der Teilstrecke Köln/Bonn – Leipzig abzustellen, auf welcher die angebliche Nichtbeförderung erfolgt sei, und nicht auf die Entfernung der Gesamtstrecke Varadero – Leipzig.

Die Klägerseite verteidigt das erstinstanzliche Urteil.

## II.

Der Erfolg der Berufung der Beklagten hängt entscheidend von den oben aufgeführten Fragen ab.

Im Einzelnen:

1.

Für die Anwendbarkeit der VO und für das Vorliegen einer „Nichtbeförderung“ (Art. 4, Art. 2 lit. j. VO) kommt es gem. Art. 3 Abs. 2 lit. a) VO zunächst darauf an, ob die Fluggäste über eine „bestätigte Buchung für den betreffenden Flug“ verfügten. Den Begriff der „Buchung“ definiert Art. 2 lit. g) VO als den Umstand, dass der Fluggast über einen Flugschein oder einen anderen Beleg verfügt, aus dem hervorgeht, dass die Buchung von dem Luftfahrtunternehmen oder dem Reiseunternehmen akzeptiert und registriert wurde.

Der Oberbegriff der „Buchung“ zerfällt daher in die beiden Unterarten „Flugschein“ und „anderer Beleg“.

Der Begriff des „Flugscheins“ wird in Art. 2 lit. f) VO definiert als ein gültiges, einen Anspruch auf Beförderungsleistung begründendes Dokument oder eine gleichwertige papierlose, auch elektronisch ausgestellte Berechtigung, das bzw. die von dem Luftfahrtunternehmen oder dessen zugelassenem Vermittler ausgegeben oder genehmigt wurde.

Nach Auffassung der Kammer handelt es sich bei der Reisebestätigung des Reiseveranstalters vom 22.01.2016 nicht um einen „Flugschein“, weil diese nicht von der Beklagten als Luftfahrtunternehmen stammt und der Reiseveranstalter auch nicht als „Vermittler“ der Beklagten auftritt. Die Ferien Touristik GmbH ist ein „Reiseunternehmen“ i.S.v. Art. 2 lit. d) VO, d.h. gem. Art. 2 Ziff. 2 der Richtlinie 90/314/EWG (Pauschalreiserichtlinie) eine Person, die nicht nur gelegentlich Pauschalreisen organisiert und sie direkt oder über einen Vermittler verkauft oder zum Verkauf anbietet. Hingegen vermittelt sie als Reiseveranstalter im Regelfall nicht einzelne Reiseleistungen (wie z.B. Flüge).

Es könnte sich aber um einen „anderen Beleg“ i.S.v. Art. 2 lit. g) VO handeln. Der Begriff des „anderen Belegs“ ist in der VO nicht definiert. Nach dem Wortlaut des Art. 2 lit. g) setzt dieser aber jedenfalls voraus, dass aus ihm hervorgeht, dass die Buchung von „dem Reiseunternehmen“ registriert und akzeptiert wurde. Die Ferien Touristik GmbH ist wie ausgeführt als Pauschalreiseveranstalter ein „Reiseunternehmen“ i.S.v. Art. 2 lit. d) VO. Nach der Rechtsprechung des deutschen Bundesgerichtshofs (BGH) 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 (BGH, Urteil vom 17.03.2015 – X ZR 34/14, Leitsatz 2 und Rn. 23).

Diese Anforderungen dürfte die Bestätigung der Ferien Touristik GmbH vom 22.01.2016 erfüllen, weil der Flug EW4952 dort nach Flugnummer, Datum, Abflug- und Ankunftszeit sowie ausführender Fluggesellschaft hinreichend individualisiert wird. Dass es sich hierbei um „voraussichtliche Flugzeiten“ handelt und der Reiseveranstalter sich ausdrücklich „Flugzeitenänderungen durch die Fluggesellschaft“ vorbehält, dürfte der Verbindlichkeit der Buchungsbestätigung nicht entgegenstehen.

Zu der Frage, ob einem solchen Beleg eine Autorisierung durch die Fluggesellschaft oder eine „Deckungsbuchung“ zugrunde liegen muss, hat sich der BGH in der vorgenannten Entscheidung nicht ausdrücklich erklärt.

Er hat aber in einem Vorlagebeschluss an den EuGH festgestellt, dass sich aus dem Regelungsgefüge der Art. 3 Abs. 2 lit. a) und 2 lit. g) VO zweifelsfrei ergebe, dass einem Fluggast auch dann ein Ausgleichsanspruch gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen zustehen könne, wenn dieses zwar nicht an der einzelnen Buchung und deren Bestätigung beteiligt war, aber einem Vermittler oder einem Reiseunternehmen die Möglichkeit eingeräumt hat, solche Buchungen entgegenzunehmen und zu bestätigen. Das Luftfahrtunternehmen müsse sich in diesen Fällen die Buchungsbestätigung des Vermittlers oder Reiseunternehmens wie eine eigene Erklärung zurechnen lassen (vgl. BGH, Vorlagebeschluss vom 19.07.2016 - X ZR 138/15, BeckRS 2016, 15768 Rz. 34). Dies könnte dafür sprechen, dass Voraussetzung einer „bestätigten Buchung“ eines Reiseveranstalters ist, dass die Fluggesellschaft diese zurechenbar veranlasst hat, z.B. indem sie dem Reiseveranstalter das Recht eingeräumt hat, entsprechende Bestätigungen vorzunehmen oder eine „Deckungsbuchung“ des Reiseveranstalters vorliegt.

Andererseits spricht der Wortlaut des Art. 3 Abs. 2 lit. a), Art. 2 lit. g) VO dafür, dass eine Bestätigung eines Reiseunternehmers auch ohne Autorisierung oder „Deckungsbuchung“ stets als „anderer Beleg“ anzusehen sein könnte. Art. 2 lit. g) lässt es ausdrücklich ausreichen, wenn der Reisende über einen Beleg verfügt, aus welchem hervorgeht, dass die Flugbuchung von dem Reiseunternehmen „akzeptiert und registriert“ wird. Zudem unterscheidet der Verordnungsgeber ausdrücklich

zwischen „Flugscheinen“ und „anderen Belegen“, wobei erstere gem. Art. 2 lit. f) entweder vom Luftfahrtunternehmen selbst oder von dessen Vermittler ausgegeben oder genehmigt worden sein müssen. Würde auch der Begriff des „anderen Belegs“ voraussetzen, dass der Reiseveranstalter zur Herausgabe einer Buchungsbestätigung über die dort angegebenen Flüge samt Flugnummern und Flugzeiten zuvor von der Fluggesellschaft „autorisiert“ wurde, wäre die obige Differenzierung schlichtweg überflüssig. Das Luftfahrtunternehmen hat zudem gem. Art. 13 VO die Möglichkeit, beim Reiseveranstalter nach nationalem Recht Regress zu nehmen (vgl. Landgericht Korneuburg, Urteil vom 15.04.2016 - 22 R 6/16m, RRa 2016, S. 260; Landgericht Frankfurt, Urteil vom 18.08.2016 - 2-24 S 29/16, RRa 2016, S. 289).

2.

Soweit man das Vorliegen einer „bestätigten Buchung“ i.S.v. Art. 3 Abs. 2 lit. a), Art. 2 lit. g) VO auch ohne das Vorliegen einer Autorisierung des Reiseveranstalters durch die Fluggesellschaft bzw. ohne das Vorliegen einer „Deckungsbuchung“ des Reiseveranstalters bejaht, stellt sich nun die weitere Frage, ob in einer „Umbuchung“ des Fluggasts auf andere Flüge durch den Reiseveranstalter wenige Tage vor dem planmäßigen Abflug eine „Beförderungsverweigerung“ i.S.v. Art. 4 Abs. 3, Art. 2 lit. j) VO zu erblicken sein kann.

Diese Frage war Gegenstand eines Vorlagebeschlusses des deutschen Bundesgerichtshofes (BGH) an den EuGH (vgl. BGH, Beschluss vom 7. 10. 2008 - X ZR 96/06, EuZW 2009, S. 93), welche aber zwischenzeitlich wieder aus dem Register gestrichen wurde.

Gem. Art. 2 lit. j) VO ist eine „Nichtbeförderung“ definiert als die Weigerung, Fluggäste zu befördern, obwohl sie sich unter den in Artikel 3 Abs. 2 VO genannten Bedingungen am Flugsteig eingefunden haben, sofern keine vertretbaren Gründe für die Nichtbeförderung gegeben sind, z.B. im Zusammenhang mit der Gesundheit oder der allgemeinen oder betrieblichen Sicherheit oder unzureichenden Reiseunterlagen. Der BGH hatte zunächst Zweifel geäußert ob die „Umbuchung“ der Passagiere auf andere Flüge durch den Reiseveranstalter eine Nichtbeförderung i.S.v. Art. 4 Abs. 3, Art. 2 lit. j) VO sein könne und diese Fragen dem EuGH vorgelegt. Zunächst sei zweifelhaft, ob in einer „Umbuchung“ einige Tage vor der planmäßigen Abflugzeit eine Nichtbeförderung gesehen werden könne. Der Wortlaut des Art. 2 lit. j) VO

spreche dafür, dass die Beförderungsverweigerung eine Zurückweisung der Fluggäste am Flugsteig (durch die ausführende Fluggesellschaft) voraussetze. Andererseits komme aus der Sicht des Fluggasts, der der Umbuchung nicht zugestimmt habe, die Umbuchung einer Weigerung gleich, ihn mit dem vorgesehenen Flug zu befördern (vgl. vgl. BGH, Beschluss vom 7. 10. 2008 - X ZR 96/06, EuZW 2009, S. 93). Des Weiteren sei fraglich, ob auch eine Umbuchung, die durch den Reiseveranstalter erfolge, bei dem der Fluggast die Pauschalreise gebucht habe, und nicht durch die Fluggesellschaft eine solche Beförderungsverweigerung darstelle. Gegen ein solches Verständnis könne sprechen, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen gegebenenfalls gar keinen Einfluss auf eine Umbuchung durch den Reiseveranstalter haben könne (etwa wenn dieser umbuche, weil er eine größere Anzahl Pauschalreisender zu befördern habe, als er Plätze bei dem Unternehmen gebucht habe). Dies könne dagegen sprechen, das Luftfahrtunternehmen für ein Verhalten des seiner Weisung nicht unterworfenen Reiseveranstalters haften zu lassen. Andererseits werde der Pauschalfluggast bei einer Verlegung (Umbuchung) vielfach nicht überprüfen können, wer die Änderung tatsächlich veranlasst habe, zumal wenn ihm dies nicht offengelegt werde, sondern er nur die Mitteilung erhalte, dass eine Verlegung stattfinden solle. Dies könnte dafür sprechen, Verlegungen durch Dritte wie das Reiseunternehmen nicht anders zu behandeln als Verlegungen durch das Luftfahrtunternehmen. Schließlich habe die Fluggesellschaft gem. Art. 13 VO die Möglichkeit, nach nationalem Recht Regress beim Reiseveranstalter zu nehmen (vgl. BGH, Beschluss vom 7. 10. 2008 - X ZR 96/06, EuZW 2009, S. 93).

In einer späteren Entscheidung hat der BGH klargestellt, dass eine solche Beförderungsverweigerung aber nicht zwingend am Flugsteig gegenüber dem sich dort rechtzeitig einfindenden Fluggast erfolgen müsse. Werde gegenüber dem Fluggast bereits zuvor unzweideutig zum Ausdruck gebracht, die Beförderung auf dem gebuchten Flug verweigern zu wollen, sei nicht erforderlich, dass der Fluggast sich zuvor zur Abfertigung einfinde und am Flugsteig erscheine, sog. antizipierte Beförderungsverweigerung. Eine solche antizipierte Beförderungsverweigerung könne auch in einer „Umbuchung“ durch einen Reiseveranstalter auf einen anderen Flug liegen (vgl. BGH, Urteil vom 17.3.2015 – X ZR 34/14, NJW 2015, S. 2181, 2182 Rz. 10 ff.). Erfolge die Beförderungsverweigerung durch den Reiseveranstalter in einer Umbuchungsmitteilung, so sei zu prüfen, ob darin aus Sicht eines verständigen Reisenden eine antizipierte Beförderungsverweigerung zum Ausdruck kommt oder

ob der Reiseveranstalter lediglich von einer (bestehenden oder vermeintlichen) reiserechtlichen Befugnis Gebrauch macht, den Zeitpunkt der Hin- oder Rückreise des Reisenden zu verändern (vgl. BGH, Urteil vom 17.3.2015 – X ZR 34/14, NJW 2015, S. 2181, 2184 Rz. 27).

Hält man eine Beförderungsverweigerung durch Umbuchung des Reiseveranstalters für möglich, dürfte eine solche nach der obigen BGH-Rechtsprechung in der Umbuchungsmitteilung vom 23.02.2016 zu erblicken sein, weil sich die Ferien Touristik GmbH dort zu den Gründen für die Flugzeitenänderung nicht äußert und sie sich zuvor Flugzeitenänderungen in der Bestätigung vom 22.01.2016 nur für den Fall von Flugzeitenänderungen durch die Fluggesellschaft vorbehalten hatte, sodass hierin nicht die Inanspruchnahme einer (bestehenden oder vermeintlichen) reiserechtlichen Befugnis gesehen werden kann.

3.

Wenn man die vorgenannten Fragen bejaht, stellt sich die Frage, ob sich die Fluggesellschaft bei Fehlen einer „Deckungsbuchung“ des Reiseveranstalters auf einen Rechtfertigungsgrund gem. Art. 2 lit. j), letzter Halbsatz VO berufen kann. Hiernach liegt eine Nichtbeförderung trotz Vorliegen der übrigen Voraussetzungen nicht vor, wenn vertretbare Gründe für die Nichtbeförderung gegeben sind, z.B. im Zusammenhang mit der Gesundheit oder der allgemeinen oder betrieblichen Sicherheit oder unzureichenden Reiseunterlagen. Zum einen ist die Aufzählung in Art. 2 lit. j), letzter Halbsatz VO nach seinem klaren Wortlaut („zum Beispiel...“) nicht abschließend. Er erfasst insbesondere solche Gründe, welche allein dem Fluggast zuzurechnen sind. Nicht hingegen erfasst sind allein vom Luftfahrtunternehmen zu vertretende betriebliche Gründe. Denn einem Luftfahrtunternehmen kann nicht erlaubt werden, den Kreis der Fälle, in denen es berechtigt wäre, einem Fluggast die Beförderung zu verweigern, erheblich zu erweitern. Dies hätte zwangsläufig zur Folge, dass ein solcher Fluggast völlig schutzlos gestellt wäre, was dem Ziel der VO zuwiderlaufen würde, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste durch eine weite Auslegung der ihnen zuerkannten Rechte sicherzustellen. Außergewöhnliche, nicht beherrschbare Umstände i.S.v. Art. 5 Abs. 3 VO rechtfertigen keinen Ausschluss der Nichtbeförderung gem. Art. 2 lit. j), letzter Halbsatz VO (vgl. EuGH, Urteil vom 4.10.2012 – Rs. C-321/11 *Cachafeiro u.a. ./ Iberia*, NJW 2013, S. 363, 364 Rz. 29 ff.; Urteil vom 4.10.2012 – Rs. C-22/11 *Finnair ./ Lassooy*, NJW 2013, S. 361, 362 Rz. 30 ff.). Speziell zum Fall der in Art. 2 lit. j), letzter Halbsatz VO ausdrücklich

beispielhaft genannten „Reiseunterlagen“ hat der EuGH entschieden, dass der Unionsgesetzgeber dem Luftfahrtunternehmen nicht die Befugnis einräumen wollte, selbst einseitig und abschließend zu beurteilen und festzustellen, ob die Reiseunterlagen unzureichend sind. Daher hat im Fall einer Klage eines Fluggastes, dem die Beförderung verweigert wurde, das zuständige Gericht unter Berücksichtigung der relevanten Umstände des Einzelfalls zu würdigen, ob die Reiseunterlagen des betreffenden Fluggastes unzureichend sind, und abschließend zu beurteilen, ob für die Nichtbeförderung vertretbare Gründe gegeben waren (vgl. EuGH, Urteil vom 30.04.2020 – Rs. C-584/18 *Blue Air ./. Airline Management Solutions*, RRa 2020, S. 124 Rz. 87 ff.).

Bestätigt ein Reiseveranstalter – wie im vorliegenden Fall – ohne Rücksprache mit der Fluggesellschaft und ohne Vornahme einer „Deckungsbuchung“ für den Fluggast bestimmte Flüge und Flugzeiten gegenüber dem Fluggast und wird der Fluggast anschließend vom Reiseunternehmen auf einen anderen Flug „umgebucht“, so fragt sich, ob insoweit für die Fluggesellschaft vertretbare Gründe für eine Nichtbeförderung vorliegen.

Hierfür könnte sprechen, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen gegebenenfalls gar keinen Einfluss auf eine Umbuchung durch den Reiseveranstalter haben kann (etwa wenn dieser umbucht, weil er eine größere Anzahl Pauschalreisender zu befördern habe, als er Plätze bei dem Unternehmen gebucht habe) und dem Fluggast entsprechende „fehlerhafte“ Bestätigungen durch den Veranstalter insofern zuzurechnen sein könnten, als er mit dem Reiseveranstalter vertraglich durch einen Pauschalreisevertrag verbunden ist, während zwischen Reiseveranstalter und Fluggesellschaft mangels „Deckungsbuchung“ oder Ähnlichem keine vertraglichen Beziehungen bestehen.

Gegen das Vorliegen vertretbarer Gründe könnte aber sprechen, dass die Fluggastrechteverordnung ein hohes Schutzniveau für Fluggäste anstrebt und es Luftfahrtunternehmen nicht erlaubt werden kann, den Kreis der Fälle, in denen es berechtigt wäre, einem Fluggast die Beförderung zu verweigern, erheblich zu erweitern. Zudem ähnelt der Fall einer fehlenden „Deckungsbuchung“ des Reiseveranstalters eher dem Fall „außergewöhnlicher Umstände“ i.S.v. Art. 5 Abs. 3 VO, weil weder das Luftfahrtunternehmen, welches in keiner Vertragsbeziehung mit dem Reiseveranstalter steht, noch dem Fluggast, welcher keinen Einblick in etwaige

Rechtsbeziehungen zwischen Veranstalter und Fluggesellschaft hat und sich notgedrungen auf die Aussagen des Veranstalters verlassen muss, diesen Umstand beeinflussen bzw. beherrschen können. Außergewöhnliche Umstände sollen aber wie ausgeführt nach der Rechtsprechung des EuGH gerade nicht dem Rechtfertigungsgrund der „vertretbaren Gründe“ i.S.v. Art. 2 lit. j), letzter Halbsatz VO unterfallen.

4.

Damit die Beklagte als Anspruchsverpflichtete auf die Ausgleichsleistung haftet, müsste es sich bei ihr zudem um das „ausführende Luftfahrtunternehmen“ i.S.v. Art. 2 lit. b) VO handeln. Ausführendes Luftfahrtunternehmen ist hiernach ein Luftfahrtunternehmen, das im Rahmen eines Vertrags mit einem Fluggast oder im Namen einer anderen – juristischen oder natürlichen – Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt.

Zwar handelt es sich bei dem Flug EW4952 unstreitig um einen Flug der Beklagten, welche diese mit eigenem Fluggerät und Personal tatsächlich durchführen wollte und auch tatsächlich durchgeführt hat.

Der Wortlaut des Art. 2 lit. b) VO macht aber deutlich, dass das ausführende Luftfahrtunternehmen entweder in einer unmittelbaren Vertragsbeziehung mit dem Fluggast stehen muss oder andernfalls „im Namen“ einer anderen (juristischen) Person, die mit dem Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, den Flug durchführen oder „durchzuführen beabsichtigen“ muss. An einer solchen Absicht der Fluggesellschaft, den Fluggast im Namen des Reiseveranstalters, welcher mit dem Fluggast durch einen Pauschalreisevertrag verbunden ist, zu befördern, fehlt es aber, wenn eine „Deckungsbuchung“ des Veranstalters bei der Fluggesellschaft nicht besteht und der Veranstalter auch sonst nicht zu entsprechenden Bestätigungen vertraglich legitimiert ist und es an einer Vertragsbeziehung zwischen Reiseveranstalter und Fluggesellschaft gänzlich fehlt. Dies spricht dafür, dass die VO eine „ununterbrochene Vertragskette“ im Verhältnis Fluggast – Reiseveranstalter – Fluggesellschaft voraussetzt. Dies wird auch durch die Regelung des Art. 3 Abs. 5 S. 2 VO gestützt. Erfüllt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das in keiner Vertragsbeziehung mit dem Fluggast steht, Verpflichtungen im Rahmen dieser Verordnung, so wird nach dieser Regelung davon ausgegangen, dass es im Namen

der Person handelt, die in einer Vertragsbeziehung mit dem betreffenden Fluggast steht.

Nach dem Dafürhalten der Kammer kommt es für den Anspruch der Klägerin auf Ausgleichsleistungen gegen die Beklagte daher darauf an, ob diese dem Reiseunternehmen Ferien Touristik GmbH die Beförderung der Zedenten mit dem Flug EW4952 am 27.02.2016 zugesagt hatte, denn nur dann beabsichtigte sie, den so individualisierten Flug auch im Namen des mit den Zedenten in einer Vertragsbeziehung stehenden Reiseunternehmens Ferien Touristik GmbH durchzuführen (Art. 2 lit. b. VO) und ist deshalb als ausführendes Luftfahrtunternehmen dieses 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 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 großer Verspätung nicht aus.

5.

Es stellt sich die weitere Frage, ob sich die Höhe der Ausgleichsleistung gem. Art. 7 Abs. 1 VO in einem solchen Fall wie dem vorliegenden, bei welchem der Fluggast im Rahmen einer Flugpauschalreise eine Umsteigeverbindung bucht und die erste Teilstrecke, welche von der beklagten Fluggesellschaft ausgeführt wird, planmäßig durchgeführt wird, den Fluggästen aber auf dem Anschlussflug, welcher ebenfalls von der beklagten Fluggesellschaft durchgeführt wird, dann die Beförderung verweigert wird, sodass sie ihr Endziel mit einer großen Verspätung erreichen, nach der Entfernung auf der gestörten Teilstrecke oder nach der Gesamtentfernung der Umsteigeverbindung richtet.

Nach der Rechtsprechung des EuGH stellt ein Flug mit einmaligem oder mehrmaligem Umsteigen, der Gegenstand einer einzigen Buchung war, für die Zwecke des in der Verordnung vorgesehenen Ausgleichsanspruchs der Fluggäste eine Gesamtheit dar. Die Anwendbarkeit der VO gem. Art. 3 Abs. 1 VO ist daher

unter Berücksichtigung des ersten Abflugorts und des Endziels des Flugs zu beurteilen (vgl. EuGH, Urteil vom 31.5.2018 – C-537/17 - *Wegener/Royal Air Maroc*, NJW 2018, S. 2032 Rz. 18 ff.).

Der EuGH hat zudem bereits entschieden, dass Art. 5 Abs. 1 lit. c), Art. 7 Abs. 1 VO dahin auszulegen sind, dass ein Fluggast, der bei einem aus zwei Teilflügen bestehenden Flug mit Umsteigen, der Gegenstand einer einzigen Buchung war, seinen Zielort mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr erreicht, die auf den zweiten Teilflug zurückgeht, der von einem anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführt wurde, seine Klage auf Ausgleichszahlung nach der Fluggastrechteverordnung gegen das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft richten kann, das den ersten Flug durchgeführt hat. Dieses ist dann als „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ i.S.v. Art. 2 lit. b) für die Gesamtflugstrecke anzusehen (vgl. EuGH, Urteil vom 11.7.2019 – C-502/18 - *CS ua/České aerolinie*; NJW 2019, S. 2595, 2596 Rz. 16 ff.).

Für die Höhe der Ausgleichsleistung gem. Art. 7 Abs. 1 VO umfasst der Begriff der „Entfernung“ nach der Rechtsprechung des EuGH im Fall von Flugverbindungen mit Anschlussflügen nur die Entfernung zwischen dem Ort des ersten Abflugs und dem Endziel, die nach der Großkreismethode zu ermitteln ist, unabhängig von der tatsächlich zurückgelegten Flugstrecke (vgl. EuGH, Urteil vom 7.9.2017 – C-559/16 - *Birgit Bossen u.a./Brussels Airlines*, NJW 2018, S. 529; vgl. hierzu auch LG Hannover, RRa 2019, S. 169). Hieraus kann man schließen, dass es für die Berechnung der Ausgleichszahlung in der Sache unerheblich, auf welchem Teilflug die Störungsursache eintritt (vgl. Landgericht Hannover, Urteil vom 21.03.2019 - 5 S 107/18, RRa 2019, S. 169).

Aufgrund einer Gesamtbetrachtung der vorgenannten Urteile des EuGH lässt sich nach Auffassung der Kammer schließen, dass im Falle einer einheitlichen Buchung einer Umsteigeverbindung und einer Verspätung auf der zweiten Teilstrecke, welche zu einer großen Verspätung am Endziel führt, das ausführende Luftfahrtunternehmen, welches den ersten Flug durchgeführt hat, eine Ausgleichsleistung nach der Entfernung zwischen erstem Abflugort und letztem Zielort zu leisten hat.

Hierfür spricht auch die jüngst ergangene EuGH-Entscheidung vom 30.04.2020 – Rs. C-939/19 *Flightright ./. Eurowings*, BeckRS 2020, 7557. Hiernach ist die VO dahingehend auszulegen, dass für die Festsetzung der Höhe der Ausgleichszahlung bei großer Verspätung im Fall einer von einem Fluggast als Ganzes gebuchten und aus zwei oder mehr Flügen bestehenden Beförderung im Luftverkehr die Gesamtentfernung vom Abflugort des ersten Fluges bis zum Endziel zugrunde zu legen ist, und zwar selbst dann, wenn nur der letzte Flug verspätet war.

Problematisch ist zunächst, ob die obige Rechtsprechung des EuGH auch dann Anwendung findet, wenn der Anschlussflug auf der zweiten Teilstrecke nicht verspätet durchgeführt, sondern dem Fluggast auf dem Anschlussflug die Beförderung verweigert wird, sodass er sein Endziel mit einem bereitgestellten Ersatzflug erst mit einer großen Verspätung erreicht.

In der Rechtssache *Cachafeiro u.a. ./. Iberia* hat der EuGH bereits entschieden, dass Der Begriff der „Nichtbeförderung“ i. S. von Art. 2 lit. j), Art. 3 Abs. 2 VO auch den Fall erfasst, dass ein Luftfahrtunternehmen im Rahmen eines einheitlichen Beförderungsvertrags betreffend einen Flug mit Zwischenlandung einem Fluggast die Beförderung auf dem Anschlussflug mit der Begründung verweigert, dass es auf dem ersten Flug zu einer von diesem Unternehmen zu vertretenden Verspätung gekommen ist und das Unternehmen irrig angenommen hat, die Fluggäste würden den Anschlussflug nicht rechtzeitig erreichen. Infolgedessen habe der betroffene Passagier Anspruch auf Ausgleichszahlungen nach Art. 4 Abs. 3, Art. 7 Abs. 1 VO (vgl. EuGH, Urteil vom 4.10.2012 – Rs. C-321/11 *Cachafeiro u.a. ./. Iberia*, NJW 2013, S. 363). In dem vom EuGH entschiedenen Fall buchten die Fluggäste bei der beklagten Fluggesellschaft einheitlich einen Flug von A Coruna/Spanien nach Santa Domingo/Dominikanische Republik über Madrid. Der Zubringerflug von A Coruna nach Madrid wurde verspätet durchgeführt. In der irrigen Annahme, die Fluggäste würden den Anschlussflug nicht mehr erreichen, stornierte die Fluggesellschaft die Flugscheine für den Anschlussflug. Als die Passagiere den Anschlussflug noch rechtzeitig erreichten wurde ihnen unter Hinweis auf die Stornierung die Mitnahme verweigert. Sie erreichten ihr Endziel erst am Folgetag mit großer Verspätung. Diese Entscheidung lässt nach Auffassung der Kammer den Schluss zu, dass bei einer einheitlich gebuchten Flugverbindung mit Umstiegen das ausführende Luftfahrtunternehmen, welches den Zubringerflug planmäßig durchführt, sich dann aber weigert, die Fluggäste auf dem Anschlussflug zu befördern (Art. 4 Abs. 3, Art. 2

lit. j. VO), eine Ausgleichsleistung für die gesamte Flugstrecke vom ersten Abflugort bis zum letzten Zielort zu leisten hat.

Es stellt sich die weitere Frage, ob die obige Rechtsprechung auch für den Fall gilt, dass die Flüge nicht einheitlich bei der beklagten Fluggesellschaft gebucht wurden, sondern die Flüge den Fluggästen vom Reiseveranstalter im Rahmen eines Pauschalreisevertrages durch eine Reisebestätigung oder Ähnliches als einheitliche Flugverbindung bestätigt wurden.

7.

Der Kammer ist keine Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs bekannt, die für die Auslegung der Fluggastrechte-VO zur Beantwortung der zwischen den Parteien des Rechtsstreits streitigen Fragen herangezogen werden könnte. Daher sieht sie sich gehalten, sie dem Europäischen Gerichtshof nach Art. 267 Abs. 1 lit. b), Abs. 3 AEUV zur Vorabentscheidung vorzulegen.

### III.

Wegen der Vorlage an den Europäischen Gerichtshof (Art. 267 Abs. 1 lit. b), Abs. 3 AEUV) war der Rechtsstreit analog § 148 ZPO auszusetzen.

Schwarz

Dr. Ullenboom

Brück

Beglaubigt

Urkundsbeamter/in der Geschäftsstelle

Landgericht Düsseldorf

