

C-131/22

1 58

Amtsgericht Frankfurt am Main
Aktenzeichen: 31 C 5982/20 (17)

Frankfurt am Main, 02.02.2022



Beschluss

Eingetragen in das Register des Gerichtshofes unter der Nr. <u>1214941</u>	
Luxemburg, den <u>25.02.2022</u>	Der Kanzler, im Auftrag
Fax/E-mail: <u>/</u>	Maria Krausenböck Verwaltungsrätin
eingegangen am: <u>25.02.22</u>	

In dem Rechtsstreit

Flightright GmbH vertr.d.d. Geschäftsführer
, Rudolf-Breitscheid-Str. 162, 14482 Potsdam

Klägerin

Prozessbevollmächtigte: Thomas Mauser Rechtsanwälte, Mallaustr. 58, 68219 Mannheim

Geschäftszeichen: FR10085211-6-MGU-0

gegen

Swiss International Air Lines AG Zweigniederlassung Frankfurt, Airportring, 60546 Frankfurt am Main

Beklagte

Prozessbevollmächtigte: Anwaltsocietät T & M, An den Drei Hasen 31, 61440 Oberursel

Geschäftszeichen: 1361/21

wird **b e s c h l o s s e n** :

I. Das Verfahren wird ausgesetzt.

II. Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden gemäß Artikel 267 AEUV zur Auslegung von Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 folgende Fragen vorgelegt:

1. Liegt ein außergewöhnlicher Umstand im Sinne von Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung vor, wenn Wetterbedingungen eintreten, die mit der Durchführung eines Fluges nicht zu vereinbaren sind, unabhängig von ihrer konkreten Gestalt?
2. Falls die erste Frage zu verneinen ist, lässt sich die Außergewöhnlichkeit der Wetterbedingungen nach ihrer regionalen und saisonalen Häufigkeit am Ort und zur Zeit ihres Eintretens bestimmen?
3. Liegt ein außergewöhnlicher Umstand im Sinne von Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung vor, 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, unabhängig davon, was der Grund für diese Entscheidung ist?
4. Falls die dritte Frage zu verneinen ist, muss der Grund für die Entscheidung seinerseits außergewöhnlich sein, so dass mit seinem Eintreten nicht gerechnet werden muss?

Gründe

I.

Die Klägerin verlangt aus abgetretenem Recht eines Fluggastes von der Beklagten eine Ausgleichszahlung nach der Verordnung.

Der Fluggast buchte bestätigt eine Luftbeförderung mit der Beklagten. Der Flug LX1077 von Frankfurt am Main nach Zürich sollte am 06.07.2017 um 20:50 Uhr abfliegen und um 21:45 Uhr seine Ankunft haben. Tatsächlich wurde der Flug annulliert, weil der Vorflug LX1076 aus Zürich dorthin zurückkehrte ohne wie vorgesehen (verspätet) um 21:10 Uhr in Frankfurt zu landen. Eine Nachholung war dann vor Beginn des Nachtflugverbots in Frankfurt am Main nicht mehr möglich. In Frankfurt hat die Beklagte weder eine Base, noch hat sie ein Ersatzfluggerät dorthin bringen können. Der Fluggast wurde am 07.07.2017 um 6:52 Uhr mit einem anderen Flug befördert.

Die Beklagte behauptet, der Flug LX1076 habe einen späteren Slot zugewiesen bekommen, was auf den wetterbedingten Einschränkungen des Flughafenbetriebs durch

starke Gewittertätigkeit über dem Flughafen Frankfurt am Main beruht habe. Bei Annäherung an Frankfurt sei keine Landeerlaubnis erteilt worden, da der Flugbetrieb in Frankfurt am Main wegen Blitzschlags eingestellt gewesen sei.

II.

Die Entscheidung hängt davon ab, ob nach dem Vortrag der Beklagten ein außergewöhnlicher Umstand im Sinne von Artikel 5 der Verordnung anzunehmen ist.

Die Klage ist nicht begründet, wenn die Beklagte sich wegen eines solchen außergewöhnlichen Umstandes entlasten kann.

1. Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nach Artikel 5 der Verordnung nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

a) Außergewöhnliche Umstände sind solche, die nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und auf Grund ihrer Natur oder Ursache von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind (EuGH, Ur. v. 22.12.2008 – C-549/07 (NJW 2009, 347) Tz. 23); die also nicht dem gewöhnlichen Lauf der Dinge entsprechen, sondern außerhalb dessen liegen, was üblicherweise mit dem Ablauf der Personenbeförderung im Luftverkehr verbunden ist oder verbunden sein kann (BGH, Ur. v. 21.08.2012 – X ZR 138/11 (NJW 2013, 374) Rn. 10, 14). In der Praxis werden hierfür von den Luftfahrtunternehmen wie auch hier regelmäßig Wetterbedingungen und/oder Entscheidungen des Flugverkehrsmanagements vorgebracht.

b) Wetterbedingungen, die mit der Durchführung eines Fluges nicht zu vereinbaren sind, sind zwar schon nach Vorstellung des Ordnungsgebers geeignet, einen außergewöhnlichen Umstand zu bilden (Erwägungsgrund 14). Im Ausgangspunkt genügt es also zunächst, dass Wetterbedingungen einer Flugdurchführung entgegenstehen. Das erscheint grundsätzlich angemessen, denn das Wetter liegt außerhalb des Einflussbereichs des Luftfahrtunternehmens. Es ist nicht ersichtlich, warum ein Luftfahrtunternehmen verschuldensunabhängig für Umstände haften sollte, die es in keiner Weise beeinflussen kann. Eine Nachlässigkeit hinsichtlich der Flugdurchführung liegt dann nicht vor. Zudem befreit allein das Vorliegen eines außergewöhnlichen Umstandes noch nicht von der Haftung für eine Ausgleichszahlung, denn das Luftfahrtunternehmen ist auch gehalten, die Folgen eines außergewöhnlichen Umstandes durch zumutbare Maßnahmen zu vermeiden (vgl. Art. 5 Abs. 3 VO).

Entsprechendes gilt für Entscheidungen des Flugverkehrsmanagements, die in Erwägungsgrund 15 genannt werden. Das Luftfahrtunternehmen hat den Anweisungen des Flugverkehrsmanagements Folge zu leisten.

c) Andererseits ist nicht zu verkennen, dass Luftfahrt zwingend damit einhergeht, den Elementen und dem Einfluss des Flugverkehrsmanagements ausgesetzt zu sein.

Ersteres liegt in der Natur der Sache. Letzteres fußt auf den Regularien der Verkehrsluftfahrt. Flüge werden ständig reguliert; sie kommen überhaupt erst zur Ausführung, indem eine Entscheidung zu ihren Gunsten getroffen wird. Beeinträchtigungen der geplanten Flugdurchführung durch Einflussnahmen des Flugverkehrsmanagements sind allgegenwärtig, ob nun durch Wetter, Betriebsstörungen oder sonstiges veranlasst.

Diese Umstände treten regelmäßig auf; mit ihnen ist grundsätzlich stets zu rechnen. Daher bestehen Zweifel, ob es pauschal ausreicht, dass Wetterbedingungen die planmäßige Flugdurchführung beeinträchtigten oder zu einem Flug eine Entscheidung des Flugverkehrsmanagements erging. Vielmehr dürfte den Wetterbedingungen und der Entscheidung konform zum Wortlaut von Artikel 5 Absatz 3 Verordnung ein außergewöhnlicher Charakter anhaften müssen.

Es will beispielsweise nicht einleuchten, warum ein Luftfahrtunternehmen Entlastung finden sollte, wenn es einen Flug nach Funchal auf Madeira plant; einem Flughafen, an dem bekanntlich öfter Scherwinde auftreten. Es führt sehenden Auges einen Flug durch, bei dem ein erhöhtes Risiko für mit der Durchführung eines Fluges nicht zu vereinbarende Wetterbedingungen herrscht, tritt etwa wegen solcher Scherwinde tatsächlich eine Unregelmäßigkeit in der Flugdurchführung ein.

Ebenso scheint es fraglich einen außergewöhnlichen Umstand hinsichtlich Entscheidungen des Flugverkehrsmanagements anzunehmen, wenn es zum Beispiel zu Slotzuweisungen kommt, die auf pauschalen Kapazitätsengpässen beruhen. Kapazitätsengpässe auf der Flugstrecke lassen sich als „gewöhnliche“ Störung des Luftverkehrsbetriebs begreifen, mit denen allgemein gerechnet werden muss, ähnlich einem Stau auf der Autobahn. Das könnte jedenfalls für dicht getaktete Lufträume wie den über Europa im streitbefangenen Zeitraum gelten. Entsprechend würden auch Steuerungsmaßnahmen basierend auf gewöhnlichen Wetterphänomenen keinen außergewöhnlichen Umstand begründen.

Dabei sind hinsichtlich der Steuerungsmaßnahmen sogar Fälle denkbar, in denen das betroffene Luftfahrtunternehmen die Ursache hierfür selbst gesetzt hat. So kann etwa ein Flugzeug eines Luftfahrtunternehmens wegen eines technischen Defekts an seinen Abflugflughafen zurückkehren müssen, weshalb wegen der durchzuführenden Notlandung der Flughafenbetrieb für andere Flüge und so auch einen hierdurch verspäteten anderen Flug desselben Luftfahrtunternehmens vorübergehend gesperrt wird. Es realisiert sich dann trotz der externen Anweisung des Flugverkehrsmanagements zu dem verspäteten Flug kausal ein Umstand, für den das ausführende Luftfahrtunternehmen nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs (vgl. Ur. v. 22.12.2008 – C-549/07 (NJW 2009, 347)) verantwortlich ist.

Ähnlich ist es im zu entscheidenden Fall. Im Sommer kommt es in Frankfurt am Main nun einmal durchaus zu Gewittern und darauf zurückzuführende Betriebseinstellungen, so dass fraglich scheint, ob hierauf ergangene Entscheidungen des Flugverkehrsmanagements außergewöhnlichen Charakter haben und es nicht näherliegt, dass ein Luftfahrtunternehmen sich auf solche Vorkommnisse einzustellen hat.

d) Das Gericht hält eine einschränkende Auslegung für geboten.

aa) Es dürfte nicht so sein, dass der Ordnungsgeber in Erwägungsgrund 14 mit dem Flugbetrieb nicht zu vereinbarende Wetterbedingungen generell als außergewöhnlichen Umstand einstuft. Es heißt darin vielmehr, dass solche Umstände bei derartigen Wetterbedingungen eintreten *können*. Gleichermäßen heißt es in Erwägungsgrund 15, vom Vorliegen außergewöhnlicher Umstände *sollte* ausgegangen werden bei einer Entscheidung des Flugverkehrsmanagements. Es ist also nicht zwingend davon auszugehen. Das spricht für, jedenfalls aber nicht gegen die Vornahme einer einschränkenden Auslegung, die auch das Ziel des Ordnungsgebers erfüllt, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen (Erwägungsgrund 1).

Nach der Definition des außergewöhnlichen Umstandes dürfen die zwei oben genannten Kriterien der Beherrschbarkeit und der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens nicht erfüllt sein. Ersteres mag nicht gegeben sein, letzteres aber durchaus, wenn man annimmt, dass es Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens ist, den Wetterverhältnissen ausgesetzt zu sein. Auch die Tatsache, dass der Flugbetrieb von Luftfahrtunternehmen zwingend und stets der Regulierungskompetenz von Behörden unterfällt, könnte als Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens qualifiziert werden.

Insoweit legt Artikel 5 Absatz 3 Verordnung ein enges Verständnis nahe. „Außergewöhnlich“ indiziert bereits dem Wortlaut nach ein selteneres Vorkommen. Was regelmäßig vorkommt, kann nicht außergewöhnlich sein. Im Interesse eines hohen Schutzniveaus für die Fluggäste erscheint es angebracht, den Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens anhand der konkreten Gestalt der Umstände im Einzelfall zu prüfen.

Die rechtliche Behandlung wäre ähnlich der Fallgruppe der technischen Defekte. In seinem Urteil vom 22.12.2008 – C-549/07 (NJW 2009, 347) hat der Gerichtshof ausgeführt, dass die Gerichte zu prüfen haben ob die technischen Probleme, auf die sich das Luftfahrtunternehmen beruft, auf Vorkommnisse zurückzuführen sind, die nicht Teil der normalen Ausübung seiner Tätigkeit sind und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind (vgl. Tz. 26 f.). Die Behebung eines technischen Problems, das auf die fehlerhafte Wartung einer Maschine zurückzuführen ist, ist Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens (Tz. 24). Anderes gilt zum Beispiel, wenn der Hersteller der Maschinen, aus denen die Flotte des betroffenen Luftfahrtunternehmens besteht,

oder eine zuständige Behörde entdeckt, dass diese bereits in Betrieb genommenen Maschinen mit einem versteckten Fabrikationsfehler behaftet sind, der die Flugsicherheit beeinträchtigt. Gleiches gilt bei durch Sabotageakte oder terroristische Handlungen verursachten Schäden an den Flugzeugen (Tz. 26). Weiter hat der Gerichtshof in besagtem Urteil ausgeführt, dass die Häufigkeit der bei einem Luftfahrtunternehmen festgestellten technischen Probleme als solches kein Umstand ist, anhand dessen sich auf das Vorliegen oder Fehlen „außergewöhnlicher Umstände“ im Sinne von Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung schließen ließe (Tz. 36).

Dementsprechend könnte hier zu prüfen sein, ob die Wetterbedingungen oder die Flugverkehrsmanagemententscheidungen, auf die sich das Luftfahrtunternehmen beruft, auf Vorkommnisse zurückzuführen sind, die nicht Teil der normalen Ausübung seiner Tätigkeit sind und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sind.

bb) Dabei bestünden auch Kriterien, um in diesen Fallgruppen die außergewöhnlichen von den nicht außergewöhnlichen Umständen abzugrenzen.

Die Außergewöhnlichkeit von Wetterverhältnissen könnte sich aufgrund der weltweit unterschiedlichen Ausprägung der klimatischen Verhältnisse regional und saisonal beurteilen lassen. Wo bestimmte Wetterverhältnisse zu bestimmten Zeiten häufiger auftreten als an anderen Orten, sind sie nicht mehr außergewöhnlich. Das Luftfahrtunternehmen, das in Regionen oder zu Zeiten mit besonderen Wetterphänomenen Luftverkehr betreibt, geht dann das Risiko ein, von einem dann nur noch gewöhnlichen Umstand betroffen zu werden (vgl. mit zahlreichen Nachweisen zur Rspr. Schmid, in: BeckOK Fluggastrechte-VO, 21. Ed. 01.01.22, Art. 5 Rn. 88 ff.).

Bei den Entscheidungen des Flugverkehrsmanagements könnte es auf deren Grund ankommen, also ob der Grund für die Steuerungsmaßnahme außergewöhnlicher Natur war (vgl. ähnl. etwa die Kommentierung von Schmid a.a.O., Rn. 176 ff.; und HG Wien, Urf. v. 06.01.2017 – 60 R 62/17y (BeckRS 2017, 133096)). Das könnte beispielsweise bejaht werden für Fälle, mit denen als außerhalb der Betriebspraxis liegend nicht gerechnet werden muss, wie möglicherweise etwa Umleitungen beeinflusst durch Unfälle, Terroranschläge, politische Ereignisse oder ungewöhnliche Extremwetter, wohingegen pauschale Kapazitätsengpässe, nicht näher spezifizierte Wetterbedingungen und dergleichen ausscheiden könnten.

cc) Die Luftfahrtunternehmen würden durch solch eine Auslegung nicht unzumutbar belastet.

Vergleichbare Überlegungen stellte der Generalanwalt in seinem Schlussantrag vom 14.03.2013 in der Rechtssache C-509/11 zu Art. 17 VO 1371/2007, Rn. 40 (<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=135004&pageIndex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4238944>; Abruf

01.12.2021) an: „Im Rahmen von Beförderungsverträgen für Bahnreisende treten die häufigsten Fälle höherer Gewalt, nämlich schwierige Wetterverhältnisse, Beschädigungen der Eisenbahninfrastruktur und Arbeitsmarktkonflikte, *de facto* mit vorhersehbarer statistischer Regelmäßigkeit ein, auch wenn sie im Einzelfall nicht mit Sicherheit vorhergesehen werden können. Das bedeutet, den Eisenbahnunternehmen ist im Vorhinein bekannt, dass mit ihrem Auftreten zu rechnen ist. Das bedeutet aber auch, dass sie bei der Berechnung des Fahrpreises berücksichtigt werden können.“

Dem entsprechend können auch Luftfahrtunternehmen die *de facto* mit vorhersehbarer statistischer Regelmäßigkeit auftretenden Ereignisse wetter- und steuerungsbezogener Art, die zu ausgleichspflichtigen Flugunregelmäßigkeiten führen können, in ihre Flugscheinkosten hineinrechnen, soweit es darum geht, dass die wirtschaftliche Belastung durch Ausgleichszahlungen wegen wetter- und steuerungsbezogenen Umständen das Zumutbare übersteigen könnten.

2. Hier ist es so, dass weder dargelegt noch ersichtlich ist, dass Gewitter in Frankfurt am Main im Juli und hierauf ergangene Entscheidungen des Flugverkehrsmanagements außergewöhnlichen Charakter hätten. Folglich bringt die Beklagte nur dann erheblich einen außergewöhnlichen Umstand im Sinne von Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung vor, wenn es darauf nicht ankommt.



Klutzny

Richter am Amtsgericht

