

---

**Datum:** 12.05.2014  
**Gericht:** Amtsgericht Köln  
**Spruchkörper:** Abteilung 142  
**Entscheidungsart:** Urteil  
**Aktenzeichen:** 142 C 600/13  
**ECLI:** ECLI:DE:AGK:2014:0512.142C600.13.00

---

**Leitsätze:**

Fluggast-VO: Durch Catering-Firma verursachter Brand in einem Hot Meal Ofen auf dem Vorflug kein aussergewöhnlicher Umstand gemäss Art. 5 Abs. 3 Fluggast-VO

---

**Tenor:**

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger zu 1.) und die Klägerin zu 2.) jeweils 400,00 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 11.07.2013 zu zahlen.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreites tragen die Kläger jeweils zu 1/12 und die Beklagte zu 5/6; mit Ausnahme der durch die Anrufung des AG Hannover entstandenen Kosten, diese tragen die Kläger jeweils zur Hälfte ganz.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar; der Beklagten wird nachgelassen, die Vollstreckung gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils vollstreckbaren Betrages abzuwenden, soweit nicht die Kläger zuvor Sicherheit in der gleichen Höhe geleistet haben.

---

**Tatbestand**

1

2

Die Kläger nehmen die Beklagte, eine Fluggesellschaft, auf Ausgleichszahlungen nach der EU VO 261/2004 (im Folgenden: FluggastVO), in Anspruch.

Die Kläger buchten bei der Beklagten einen Flug von G nach L am 23.04.2013. Geplant war der Abflug für 15:20 Uhr. Geplante Ankunft in L war 21:50 Uhr. Die Kläger fanden sich zum Abflugzeitpunkt am Gate ein. Der Flug mit der Flugnummer XXX erreichte L um 04.51 Uhr mit mehr als 6 Stunden Verspätung. 3

Die Kläger sind der Ansicht, dass ihnen nach der Rechtsprechung des EuGH wegen der Verspätung eine Ausgleichszahlung nach Art. 5, 7 FluggastVO zustehe. 4

Die Kläger haben zunächst beantragt, die Beklagte zu verurteilen an sie 1.200,00 Euro zu zahlen. In dem Termin vom 10.02.2014 haben die Kläger die Klage in Höhe von jeweils 200,00 Euro zurückgenommen. 5

Die Kläger beantragen nunmehr, 6

die Beklagte zu verurteilen, an die Kläger 800,00 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 09.08.2013 zu zahlen. 7

die Beklagte zur verurteilen, an die Kläger weitere 4,31 Euro zu zahlen. 8

die Beklagte zu verurteilen, an die Kläger weitere 185,64 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 16.09.2013 zu zahlen. 9

Die Beklagte beantragt, 10

die Klage abzuweisen. 11

Die Beklagte beruft sich auf das Vorliegen eines aussergewöhnlichen Umstandes nach Art. 5 Abs. 3 FluggastVO. Dazu behauptet sie, dass auf dem Vorflug X3 2116 von E nach G in der Kabine zu einer Rauchentwicklung gekommen sei. Dies habe zu einer Landung in Q geführt, wo der Brand gelöscht worden sei. Erst danach habe der Flug nach G fortgesetzt werden können. Ursache des Brandes sei gewesen, dass in einem Hot Meal Ofen von einem Mitarbeiter des Cateres ein Akku vergessen worden sei. Ein solcher Fall sei bei der Beklagten noch nie vorgekommen, der Caterer habe sich grob fahrlässig verhalten. Es handele sich um eine externe Ursache. Bei den Mitarbeitern des Caterers handele es sich nicht um Betriebsangehörige der Beklagten, diese könnten durch die Beklagte auch nicht vollständig überwacht werden. Ersatzflugzeuge hätten ihr nicht zur Verfügung gestanden, da sich alle im Umlauf befanden. Die Anfrage nach Charterflugzeuge anderer Fluggesellschaften sei ergebnislos geblieben. 12

Weiter wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen. 13

**Entscheidungsgründe** 14

Die Klage ist überwiegend begründet. 15

Den Klägern steht gegen die Beklagte jeweils ein Ausgleichsanspruch nach Art. 5,7 der FluggastVO in Höhe von 400,00 Euro zu. 16

I. 17

Die Art. 5, 7 FluggastVO sind auf den vorliegenden Fall der um mehr als 24 Stunden verspäteten Beförderung der Kläger durch die Beklagte anwendbar. 18

Die Vorschriften der Art. 7, 5 der Fluggast-VO finden auch auf Fällen Anwendung, in denen ein Flug zwar nicht nach dem Wortlaut der VO annulliert, wohl aber so verspätet war, dass der Fluggast sein Ziel drei Stunden oder mehr später als die geplante Ankunft erreichte, da die damit verbundenen Unannehmlichkeiten für den Fluggast denen gleichstehen, die entstanden wären, wäre der Flug annulliert worden. Der EuGH hat die Notwendigkeit der Gleichbehandlung in seinem Urteil in der Rechtssache Sturgeon u.a. vom 19.11.2009 aus dem Gleichheitsgrundsatz abgeleitet (EuGH 4.Kammer, RRa 2009, 282 ff.). In seinem Urteil vom 23.10.2012 - Rechtssache Nelson u.a. hat die Grosse Kammer des EuGH ( EuZW 2012, 906 ff.) auf Vorlage der erkennenden Abteilung des Gerichtes diese Rechtsprechung bestätigt und insbesondere ausgeführt, dass weder ein Verstoss gegen rechtsstaatliche Grundsätze noch gegen das Montrealer Übereinkommen vorliegt. In Hinblick auf die Vereinbarkeit mit den Schadenersatzregelungen des Montrealer Übereinkommen hat der EuGH klargestellt, dass es sich bei dem Anspruch auf Ausgleichszahlung um einen pauschalen Anspruch für erlittene Unannehmlichkeiten handelt, also um einen von dem Montrealer Übereinkommen nicht erfassten immateriellen Anspruch. 19

Das Gericht sieht keine Veranlassung die in den genannten Entscheidungen des EuGH entwickelte Rechtsprechung zu einem Ausgleichsanspruch auch in Fällen der sog. grossen Verspätung zum Gegenstand einer Vorlage nach Art. 100 GG beim Bundesverfassungsgericht zu machen. Die Beklagte führt zutreffend aus, dass das BVerfG seine Überprüfungscompetenz von Handlungen der europäischen Organe in dem Lissabon Urteil (BVerfGE 123, 267 ff.) und in dem Mangold Urteil (BVerfGE 126, 286 ff.) an strenge Voraussetzungen genknüpft hat. Danach muss das kompetenzwidrige Handeln des europäischen Organes offensichtlich sein und eine strukturelle Verschiebung im System der konstitutionellen Machtverteilung führen. Dabei betont das Bundesverfassungsgericht die unionseigenen Methoden der Rechtsfindung und die zu respektierende Eigenart der Verträge. Solange keine deutliche Verschiebung vorliege und Grundrechte nicht über Gebühr beeinträchtigt würden, seien die vom EuGH gefundenen Ergebnisse hinzunehmen. Nach Auffassung des Gerichtes überschreitet die seitens des EuGH in den genannten Entscheidungen vorgenommene Rechtsfortbildung nicht die vom BVerfG gezogenen Grenzen. Auch wenn dem deutschen Juristen die Reichweite der Auslegung durch den EuGH befremdlich erscheint und sie auch aus europarechtlicher Sicht zumindest kritikwürdig ist, ist doch festzustellen, dass die FluggastVO zumindest Anknüpfungspunkte für eine Auslegung bietet, die sich strikt am „effet utile“ – hier Verbraucherschutz – orientiert und so eine Rechtsfortbildung ermöglicht, die nach Massgabe der Auslegungsgrundsätze im deutschen Recht nicht möglich wäre. In Hinblick auf die Vereinbarkeit mit dem MÜ ist festzustellen, dass die dogmatische Auslegung des Ausgleichsanspruches als ein von den materiellen Schadenersatzansprüchen der MÜ nicht erfassten immateriellen Anspruches tragfähig ist und keinen Kompetenzverstoss beinhaltet, zumal der EuGH auch zur Auslegung der Vorschriften des MÜ berufen ist. Auch führt die Rechtsprechung des EuGH zu keiner strukturellen Verschiebung des konstitutionellen Gefüges, was sich auch daran zeigt, dass die Kommission die Kritikpunkte an der FluggastVO einschliesslich der Rechtsprechung des EuGH aufgenommen hat und sie nunmehr Gegenstand eines Änderungsvorschlages sind, womit das Primat der Exekutive/Legislative wiederhergestellt wird. Schliesslich ist mit der Ausdehnung der Zahlungspflichten auf die grosse Verspätung kein gravierender Eingriff in grundgesetzlich geschützte Rechte der Beklagten verbunden. 20

Die vom EuGH aufgestellten Anspruchsvoraussetzungen der Art. 7 und 5 Fluggast-VO liegen vor. Unstreitig haben sich die Kläger beim Flug der Beklagten XXX von G nach L am 23.04.2013 zum Flugantritt eingefunden. Der Flug hatte weiter unstreitig in der Ankunft in Köln eine Verspätung von mehr als 6 Stunden. Die Rechtsfolge ist, dass jedem der Kläger ein Anspruch auf 400,00 Euro je Flug zusteht, dabei kann dahinstehen, ob die Entfernung zwischen G und L über 3.500 km liegt oder 3.050 km beträgt; denn bei dem Flug handelte es sich um einen innergemeinschaftlichen Flug bei dem auch bei Entfernungen über 3.500 km gemäss Art 7 Abs. 1 lit. b FluggastVO die Ausgleichzahlung 400,00 Euro je Fluggast beträgt. Da zu dem die Kläger jeder für sich die Flugreise antraten liegt eine Gesamtgläubigerschaft nicht vor und können die Kläger nur Zahlung des auf sie einzeln entfallenden Ausgleiches verlangen.

Auf unvermeidbare aussergewöhnliche Umstände, die nach Art. 5 Abs. 3 Fluggast-VO zu einer Befreiung von der Ausgleichspflicht führen könne, kann die Beklagte sich in Hinblick auf den vorgetragenen durch die Catering Firma verursachten Brand nicht berufen. 22

Nach Art. 5 Abs. 3 der Fluggast VO entfällt die Pflicht zur Leistung von Ausgleichzahlungen, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen nachweisen kann, dass die Annullierung auf aussergewöhnliche Umstände zurückzuführen ist, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Massnahmen ergriffen worden wären. Der EuGH (RRa 2009, 35 ff.) hat festgestellt, dass technische Probleme zwar aussergewöhnliche Umstände begründen können, dies aber nur dann der Fall ist, wenn sie Vorkommnisse betreffen, die nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens sind und sich von ihm aufgrund ihrer Natur oder Ursache tatsächlich nicht beherrschen lassen. Hieraus folgt nach Auffassung des EuGH weiter, dass technische Defekte, wie sie bei dem Betrieb eines Flugzeuges typischerweise auftreten grundsätzlich keine aussergewöhnlichen Umstände darstellen, selbst wenn alle vorgeschriebenen oder sonst bei Beachtung der gebotenen Sorgfalt erforderlichen Wartungen frist- und ordnungsgemäss durchgeführt wurden. Etwas anderes könne dann gelten, wenn z.B. entsprechend der Aufzählung in Erwägungsgrund 14 der EU-VO Nr. 261/2004 der Hersteller der Maschinen oder eine Behörde entdeckt, dass die in Betrieb genommene Maschine mit einem versteckten Fabrikationsfehler behaftet ist, der die Flugsicherheit beeinträchtigt. Der BGH hat unter Bezugnahme auf diese Entscheidung festgestellt, dass technische Defekte, wie sie beim Flugzeugbetrieb gelegentlich auftreten können, keine aussergewöhnlichen Umstände begründen, selbst wenn alle in Betracht kommenden Wartungsarbeiten ordnungsgemäss durchgeführt wurden (BGH Urteil vom 12.11.2009 – Xa ZR 76/07, bei juris ). 23

Das Gericht schliesst sich diesen Entscheidungen an. Mit der Entscheidung des EuGH ist – wie bei Vorabentscheidungsfragen üblich – abstrakt und für die Gerichte der Mitgliedsstaaten bindend geklärt, dass unter „unerwartete Flugsicherheitsmängel“ in dem Erwägungsgrund 14 der EU VO Nr. 261/2004 zwar auch technische Probleme fallen können, diese aber nur dann auch aussergewöhnlich im Sinne von Art 5. Abs. 3 der VO sind, wenn sie – unabhängig von Art und der Häufigkeit ihres Auftretens - ihre Ursache nicht in dem normalen Flugbetrieb des Luftfahrtunternehmens haben. Dass es weder auf die Art noch auf die Häufigkeit eines zur Annullierung/Verspätung führenden technischen Defektes ankommt hat der EuGH dabei mit der technologischen Komplexität der Flugzeuge, des gewöhnlichen Auftretens verschiedener Probleme sowie mit den strikten Kontrollen begründet. Dahinter steht letztlich der Gedanke, dass der Flugbetrieb nebst hierbei auftretenden technischen Problemen dem Betriebsrisiko des Luftfahrtunternehmens zuzurechnen ist und er für Störungen aus diesem Bereich – im Sinne einer Gefährdungshaftung – einzustehen hat. Weiter ging es dem EuGH darum die Anwendung der VO in der Praxis von technischen Fragen nach der Art des Problems 24

genauso freizuhalten wie zu vermeiden, dass es bei der Entscheidung, ob Ausgleich zu leisten ist oder nicht, auf die Frage ankommt, ob ein spezielles technisches Problem selten, gewöhnlich oder häufig auftritt und bei ordnungsgemässen Wartungen hätte entdeckt werden können oder nicht. Damit ist „normal“ im Sinne der EuGH Rechtsprechung alles was im Flugbetrieb geschehen kann und seine Ursache auch dort hat, unabhängig davon, ob so etwas schon einmal vorgekommen ist oder nicht, selten oder nicht selten ist und sowohl in subjektiver als auch objektiver Hinsicht erkennbar oder nicht erkennbar bzw. vermeidbar oder nicht vermeidbar war. Nicht mehr zum normalen Flugbetrieb gehört es nach Auffassung des EuGH damit nur noch, wenn die Ursache des Problems nicht mehr in der betrieblichen Sphäre des Luftfahrtunternehmens zu suchen ist, vielmehr ausserhalb seines Einflusses liegt. Als Beispiel hat er hier den versteckten Herstellerfehler genannt. Legt man dieses Beispiel der Abgrenzung zwischen betrieblicher und ausserbetrieblicher Ursache zugrunde, ist es für eine Enthftung des Luftfahrtunternehmens notwendig aber auch ausreichend, dass nachgewiesen wird, dass der zu dem technischen Problem führende Grund bislang unbekannt war und seinen Ursprung ausserhalb der betrieblichen Sphäre des Luftfahrtunternehmens hat, auch wenn es sich dann im Flugbetrieb auswirkt.

Ausgehend hiervon ist bezogen auf den vorliegenden Fall zum einen festzustellen, dass der Brand eines Akkus im Hot Meal Ofen kein Umstand ist, der seinen Ursprung ausserhalb des betrieblichen Bereiches der Beklagten hat, zum anderen dass dieser Umstand auch nicht den konkreten Flug betraf. 25

Das Beliefern des Flugzeuges durch eine Catering Firma gehört zur normalen betrieblichen Tätigkeit einer Fluggesellschaft. Teil des normalen Flugbetriebes ist es das Fluggerät flugbereit zum machen, zu betanken, zu warten, mit Verpflegung zu versorgen usw.. Dazu gehört es auch, dass Catering Firmen und deren Mitarbeiter das Flugzeug betreten und ihre Arbeit verrichten. Dass hierbei Fehler geschehen ist Teil des normalen Flugbetriebes und unterscheidet sich inhaltlich nicht von einem technischen Defekt, der etwa bei der Wartung übersehen wird. Es ist auch ohne Bedeutung, dass das Zurücklassen eines Akkus in einem Hot Meal Ofen bislang bei der Beklagten noch nicht vorgekommen ist, da es nicht darauf ankommt, ob der zur Annullierung/Verspätung führende Umstand selten oder häufig auftritt, solange er im normalen Betrieb aufgetreten ist. In diesem Zusammenhang ist es auch ohne Bedeutung, dass der Akku vorliegend von einem Mitarbeiter einer anderen Firma als der Beklagten vergessen wurde. Die FluggastVO differenziert nicht danach, ob eine bestimmte zur Durchführung des Flugbetriebes erforderliche Tätigkeit eine Tätigkeit ist, die durch eigenes Personal der ausführenden Fluggesellschaft ausgeführt wird oder ob sich die ausführende Fluggesellschaft hierzu der Dienste anderer juristischer oder natürliche Personen bedient. Zurechnungsnormen wie §§ 278, 831 BGB im deutschen Recht spielen bei der Auslegung der FluggastVO keine Rolle. Eine derartige Differenzierung würde auch den mit der VO angestrebten Schutz der Fluggäste unterlaufen. Der Schutz soll nicht von der ihm unbekanntem und auch nicht beherrschbaren betrieblichen Organisation und Aufgabenverteilung abhängen. Entscheidend ist damit alleine die Einordnung einer Tätigkeit als zum normalen Betrieb gehörend, wer die betrieblichen Aufgaben im Einzelnen für die ausführende Fluggesellschaft erbringt oder ob sie die Aufgaben selbst übernommen hat, ist unerheblich. 26

Selbst wenn man aber in dem Brand des Akkus einen aussergewöhnlichen Umstand sehen wollte, könnte sich die Beklagte hierauf nicht berufen, da der von der Beklagten behauptete Geschehensablauf nicht den streitgegenständlichen Flug, sondern dessen Vorflug Von E nach G. 27

Eine Beeinträchtigung des Vorfluges, die auf einen außergewöhnlichen Umstand zurückzuführen ist, kann aber nicht ohne weiteres als außergewöhnlicher Umstand im Hinblick auf darauf folgende Flüge gelten, für die nach dem Flugplan des Luftfahrtunternehmens dieselbe Maschine eingesetzt werden soll (so auch AG Erding, Urteil vom 23.07.2012, Az. 3 C 719/12; AG Erding, Urteil vom 26.01.2012, Az. 5 C 1252/11; ähnlich LG Frankfurt, Urteil vom 02.09.2011, Az. 2-24 S 47/11; a.A., allerdings ohne Begründung, AG Frankfurt, Urteil vom 01.03.2011, Az. 31 C 2177/10; AG Wedding, Urteil vom 28.10.2010, Az. 2 C 115/10).

Dass insoweit zwischen dem streitgegenständlichen Flug und einem etwaigen Vorflug zu unterscheiden ist, ergibt sich zunächst aus Erwägungsgrund Nr. 14 der Fluggastrechteverordnung (EG 261/2004), da nach Ansicht des Ordnungsgebers außergewöhnliche Umstände solche Risiken sind, mit denen die Durchführung des betreffenden Fluges nicht zu vereinbaren wäre. Der betroffene Flug i.S.d. Verordnung ist aber der Flug, für dessen Verspätung oder Annullierung Rechte geltend gemacht werden und nicht ein diesem vorgelagerter Vor- oder Zubringerflug. 29

Diese Auslegung entspricht auch Sinn und Zweck von Art. 5 Abs. 3 der Fluggastrechteverordnung (EG 261/2004). Wie bereits ausgeführt ist eine Ausgleichszahlung dann nicht zu leisten, wenn das Luftfahrtunternehmen nachweisen kann, dass die Annullierung bzw. die Verspätung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch nicht dann hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Einflussfaktoren, deren Entstehung innerhalb des organisatorischen und technischen Verantwortungsbereiches des Luftfahrtunternehmens liegen und von diesem beherrscht werden können, stellen grundsätzlich keinen außergewöhnlichen Umstand in diesem Sinne dar. 30

Im vorliegenden Fall wurde die Abflugverzögerung des streitgegenständlichen Fluges nicht unmittelbar durch ein auf diesen Flug bezogenes, äußeres Ereignis, wie etwa eine verzögerte Abfertigung oder eine (teilweise) Sperrung des für diesen Flug vorgesehenen Luftraums hervorgerufen, sondern dadurch, dass das Flugunternehmen die Maschine des Vorfluges im Rahmen seines Organisationsbereichs in enger Taktung und ohne Bereithaltung einer Ersatzmaschine zur Durchführung des streitgegenständlichen Fluges eingeplant hatte und für die erforderlich gewordene Zwischenlandung in Q daher kein ausreichendes Zeitfenster mehr zur Verfügung stand. Die konkrete Flugtaktung und die Anzahl der Flüge, für die eine einzelne Maschine ohne größere Ruhezeiten eingeplant ist, sind aber Entscheidungen, die jedes Luftfahrtunternehmen in eigener organisatorischer Verantwortung insbesondere unter Berücksichtigung eigenwirtschaftlicher Interessen bei bestmöglicher Auslastung der Flugzeugflotte trifft. Je dichter die Taktung und je größer die Anzahl der von einer einzelnen Maschine hintereinander durchzuführenden Flüge, desto wahrscheinlicher ist es, dass sich die Verzögerung eines Vorfluges auch auf die nachfolgenden Flüge auswirkt. Dieses Risiko, welches die Fluggesellschaft bewusst durch den Einsatz eines Fluggerätes auf mehreren Flugstrecken hintereinander in einem engen Zeitplan in Kauf nimmt, kann nicht zu Lasten der späteren Passagiere abgewälzt werden, sondern liegt in der Risikosphäre des durchführenden Luftfahrtunternehmens (AG Erding, Urteil vom 23.07.2012, Az. 3 C 719/12; AG Erding, Urteil vom 26.01.2012, Az. 5 C 1252/11). 31

II. 32

Der Zinsanspruch rechtfertigt sich aus dem Gesichtspunkt des Verzuges gemäss §§ 286, 288 BGB seit dem 11.07.2013 und umfasst auch den Klageantrag zu 2.). 33

34

Vorgerichtliche Anwaltskosten sind nicht erstattungsfähig. Insoweit ist bereits dem Anwaltsschreiben vom 24.06.2013 zu entnehmen, dass kein bedingter Klageauftrag vorlag, da die Kläger bereits in diesem Schreiben mitteilen, dass bei Nichtzahlung auftragsgemäß gerichtliche Schritte unternommen werden, so dass dem Tätigwerden der Prozeßbevollmächtigten ein unbedingter, eine gerichtliche Durchsetzung der Ansprüche bereits umfassender Auftrag vorlag. Zudem ist aber auch nicht dargelegt, dass den Klägerin in Höhe der Anwaltskosten ein Schaden entstanden ist. Eine Zahlung dieser Kosten an ihre Bevollmächtigten behaupten sie nicht. Auch eine einen durchsetzbaren Honoraranspruch begründende an sie gerichtete Rechnung nach § 10 RVG liegt nicht vor. Nur eine solche wäre aber geeignet eine einem Vermögensschaden gleichstehende Beschwerde mit einer Verbindlichkeit zu belegen; denn der Mandant muss nur auf eine durchsetzbare Honorarforderung zahlen.

III.	35
Die Nebenentscheidungen beruhen auf den §§ 91, 269, 708 Nr.11, 711.	36
Streitwert: 1.200,00 Euro bis zum 10.02.2014, danach 800,00 Euro.	37
<b>Rechtsbehelfsbelehrung:</b>	38
Gegen dieses Urteil ist das Rechtsmittel der Berufung für jeden zulässig, der durch dieses Urteil in seinen Rechten benachteiligt ist,	39
a) wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 600,00 EUR übersteigt oder	40
b) wenn die Berufung in dem Urteil durch das Amtsgericht zugelassen worden ist.	41
Die Berufung muss <b>innerhalb einer Notfrist von einem Monat nach Zustellung</b> dieses Urteils schriftlich bei dem Landgericht Köln, Luxemburger Str. 101, 50939 Köln, eingegangen sein. Die Berufungsschrift muss die Bezeichnung des Urteils, gegen das die Berufung gerichtet wird, sowie die Erklärung, dass gegen dieses Urteil Berufung eingelegt werde, enthalten.	42
Die Berufung ist, sofern nicht bereits in der Berufungsschrift erfolgt, binnen zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils schriftlich gegenüber dem Landgericht Köln zu begründen.	43
Die Parteien müssen sich vor dem Landgericht Köln durch einen Rechtsanwalt vertreten lassen, insbesondere müssen die Berufungs- und die Berufungsbegründungsschrift von einem solchen unterzeichnet sein.	44
Mit der Berufungsschrift soll eine Ausfertigung oder beglaubigte Abschrift des angefochtenen Urteils vorgelegt werden.	45
<hr/>	46