
Datum: 24.04.2017
Gericht: Amtsgericht Köln
Spruchkörper: Abt. 142
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 142 C 517/15
ECLI: ECLI:DE:AGK:2017:0424.142C517.15.00

Leitsätze:

Fluggastverordnung: kein aussergewöhnlicher Umstand gemäss Art. 5 Abs. 3 EG VO 261/2004 bei Startabbruch wegen Wirbelschleppen des zuvor gestarteten Flugzeuges.

Tenor:

Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 600,00 Euro zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 22.09.2015 zu zahlen.

Die Kosten des Rechtsstreites trägt die Beklagte.

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

Die Berufung wird zugelassen.

Tatbestand

1

Der Kläger nimmt die Beklagte, eine Fluggesellschaft, auf Ausgleichzahlungen nach der EG VO 261/2004 (im Folgenden: FluggastVO) in Anspruch.

2

Der Kläger buchte bei der Beklagten unter der Buchungsnummer OXXXXX einen Flug mit der Beklagten von Tokio nach Frankfurt am 00.00.2015. Geplant war die Ankunft in Frankfurt um

3

14:40 Uhr. Der Flug mit der Flugnummer XX 000 wurde am 00.00.2015 nicht durchgeführt. Hierüber wurde der Kläger weniger als sieben Tage vor dem Abflug in Kenntnis gesetzt.

Der Kläger behauptet, dass der Flug XX 000 annulliert worden sei. Er sei ersatzweise mit dem Flug XX 000 von Tokio nach Kopenhagen und mit dem Flug XX 000 von Kopenhagen nach Frankfurt befördert worden. Er habe Frankfurt am 00.00.2015 um 20:34 Uhr mit einer Verspätung von über 5 Stunden zu der geplanten Ankunftszeit erreicht.

Der Kläger ist der Ansicht, dass ihm wegen der Annullierung des Fluges und der ausserhalb der Frist des Art. 5 Abs. 1 lit c) FluggastVO erfolgten Ersatzbeförderung ein Anspruch auf Ausgleichzahlung nach Art. 5 Abs. 1 lit. c, Art. 7 lit. c) FluggastVO in Höhe von 600,00 Euro zustehe.

Der Kläger beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an den Kläger 600,00 Euro zuzüglich Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 22.09.2015 zu bezahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte behauptet, dass Flug XX 000 mit einer Verspätung von über 22 Stunden durchgeführt worden sei. Die Beklagte beruft sich auf das Vorliegen eines außergewöhnlichen Umstandes nach Art. 5 Abs. 3 FluggastVO. Dazu behauptet sie, dass die Annullierung des Fluges darauf zurückzuführen sei, dass das für den Flug XX 000 vorgesehene Fluggerät auf dem Vorflug zu Flug XX 000 von Frankfurt nach Tokio (Flug XX 000) am 00.00.2015 bei dem Start um 13:40 Uhr so beschädigt worden sei, dass es den Flug nicht habe durchführen können. Seitens der Flugsicherung des Flughafens Frankfurt sei die Startfreigabe zu früh erfolgt. Dies habe dazu geführt, dass das Flugzeug in den Abgasstrahl des zuvor gestarteten Flugzeuges geraten sei. Der Start habe daher abgebrochen werden und eine Notbremsung durchgeführt werden müssen. Bei dieser hätten die Reifen Luft verloren und seien die Bremsen zerstört worden. Das Fluggerät habe abgeschleppt werden müssen. Für die Reparatur mussten 36 Stunden angesetzt werden. Um 13:43 Uhr UTC / 15:43 Uhr Ortszeit sei ein Ersatzfluggerät angefordert worden. Die für den Flug eingeteilte Crew hätte um die Dienstzeit einzuhalten spätestens um 16:55 Uhr UTC / 18:55 Uhr Ortszeit abfliegen müssen. Zu diesem Zeitpunkt sei das Ersatzfluggerät noch nicht einsatzbereit gewesen. Nach 16:55 Uhr UTC / 18:55 Uhr Ortszeit sei ein Start nicht mehr möglich gewesen, da von den vorgehaltenen Ersatzcrews in Frankfurt keine mehr zur Verfügung gestanden hätten. Der Start der Ersatzmaschine für Flug XX 000 habe wegen des Nachtflugverbotes in Frankfurt und des Nachtflugverbotes in Tokio erst um 10:48 Uhr UTC / 12:48 Uhr Ortszeit am 00.00.2015 durchgeführt werden können. In Tokio halte die Beklagte kein Ersatzfluggerät vor und das Chartern eines Fluggerätes erfordere einen Vorlauf von 24 Stunden.

Das Gericht hat Beweis erhoben gemäss Beweisbeschluss vom 22.08.2016 (Bl. 103 ff d.A.) durch schriftliche Vernehmung der Zeugen T., E. und S. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf die schriftlichen Aussagen Bl. 112 – 120 d.A. verwiesen.

Im Übrigen wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die Klage ist begründet.	14
Dem Kläger steht gegen die Beklagte ein Ausgleichsanspruch nach Art. 5, 7 der FluggastVO in Höhe von 600,00 Euro zu.	15
I.	16
Der Ausgleichsanspruch des Klägers nach Art. 5 Abs. 1 lit. c, Art. 7 lit. c) FluggastVO ist entstanden. Dabei kann dahinstehen, ob entsprechend des Vortrages des Klägers ein Fall der Annullierung gemäss Art. 5 FluggastVO vorliegt oder aber entsprechend des Vortrages der Beklagten ein Fall der grossen Verspätung über drei Stunden; denn nach der Rechtsprechung des EuGH („Nelson u.a.“ Rs.C-581/10 und Rs.C 629/10; Urteil vom 23.10.2012) steht den Fluggästen auch in letzterem Fall ein Ausgleichsanspruch nach den Art. 5, 7 FluggastVO zu. Im Falle der Annullierung liegen die weiteren Voraussetzungen des Art. 5, 7 FluggastVO vor. Unstreitig wurde der Kläger weniger als eine Woche vor dem Abflug darüber informiert, dass Flug XX 000 am 23.08.2015 nicht fliegt. Da die Ersatzbeförderung via Kopenhagen zu einer Verspätung in der Ankunft von über 5 Stunden führte ist auch die nach Art. 5 Abs. 1 lit c. iii) FluggastVO zulässige Überschreitung der Ankunftszeit bei Ersatzbeförderung von 2 Stunden überschritten. Im Falle der grossen Verspätung ist der Anspruch bereits aufgrund der mit über 22 Stunden über der Grenze von drei Stunden liegenden Verzögerung in der Ankunft gegeben. Bei einer Entfernung von 9374 km beläuft sich der Ausgleichsanspruch der Höhe nach gemäss Art. 7 Abs. 1 lit. c) auf 600,00 Euro.	17
Der Anspruch ist nicht nach Art. 5 Abs. 3 FluggastVO ausgeschlossen. Zwar ist der Startabbruch des Vorfluges XX 000 darauf zurückzuführen, dass das Fluggerät in Luftverwirbelungen des zuvor startenden Flugzeuges geraten ist und hat die danach erforderliche Notbremsung zu Beschädigungen geführt. Dies alleine stellt aber keinen aussergewöhnlichen Umstand nach Art. 5 Abs. 3 FluggastVO dar. Dass es zu dem Startabbruch nur kommen konnte, weil die Flugsicherung die Startfreigabe zu früh erteilte, liess sich nicht feststellen.	18
Die von der Beklagten vorgetragene, auf einen Startabbruch wegen des Abgasstrahles des zuvor startenden Flugzeuges zurückzuführende Notbremsung nebst Beschädigung von Reifen und Bremsen stellt – insoweit entgegen der Ansicht der Abteilung 124 in dem Parallelverfahren zu demselben Flug (AG Köln - 124 C 506/15 – Urteil vom 16.06.2016) kein aussergewöhnlicher Umstand dar.	19
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 hätte vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Massnahmen ergriffen worden wären. Als Ausnahmenvorschrift ist Art. 5 Abs. 3 FluggastVO dabei eng auszulegen. Nach dem 14. Erwägungsgrund der FluggastVO können solche Umstände politische Instabilität, mit dem Flug nicht zu vereinbarende Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, unerwartete Flugsicherheitsmängel und Streiks sein. Der EuGH hat weiter 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 (EuGH, „Wallentin-Hermann“, Rs. C-549/07, Urteil v. 22.12.2008; sowie EuGH, "Siewert", Rs. 394/14, Beschluss v. 14.11.2014; EuGH, "van der Lans", Rs. C-	20

257/14, Urteil v. 17.9.2015). Es müssen danach zwei Voraussetzungen kumulativ vorliegen: Das Vorkommnis muss nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens, es darf der Tätigkeit also nicht inhärent sein und es darf aufgrund seiner Natur oder Ursache tatsächlich nicht beherrschbar sein. Hieraus folgt nach Auffassung des EuGH weiter, dass technische Defekte, wie sie bei dem Betrieb eines Flugzeuges typischerweise auftreten können, 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 kann dann gelten, wenn z.B. entsprechend der Aufzählung in dem 14. Erwägungsgrund der FluggastVO der Hersteller der Maschinen oder eine Behörde entdeckt, dass die in Betrieb genommene Maschine mit einem versteckten Fabrikationsfehler behaftet ist, der die Flugsicherheit beeinträchtigt. Unter "unerwartete Flugsicherheitsmängel" in dem 14. Erwägungsgrund können daher zwar auch technische Probleme fallen, diese sind aber nur dann auch außergewöhnlich im Sinne von Art 5 Abs. 3 der FluggastVO, 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 FluggastVO in der Praxis von technischen Fragen nach der Art des Problems 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. Die Abgrenzung ob ein Vorkommnis dem normalen Flugbetrieb inhärent ist oder nicht lässt sich unter Berücksichtigung der Aufzählung in dem 14. Erwägungsgrund nach Auffassung der erkennenden Abteilung danach vornehmen, ob das Vorkommnis auch ausserhalb und unabhängig von dem Flugbetrieb existiert bzw. sein Auftreten einen normalen Flugbetrieb voraussetzt. So kommen versteckte Fabrikationsfehler, schlechte Wetterbedingungen, Sabotageakte etc. auch ausserhalb und unabhängig von dem Flugbetrieb vor, während es etwa zu Zusammenstößen des Flugzeuges mit einem Treppenfahrzeug oder Gepäckwagen auf dem Flughafen (EuGH, "van der Lans", Rs. C-257/14, Urteil v. 17.9.2015; BGH, Urteil vom 20.12.2016 – X ZR 75/15 – zitiert nach juris) nur kommen kann, weil sie zum Flugbetrieb gehören und Teil desselben sind.

Ausgehend hiervon stellt sich die von der Beklagten als Ursache für die Beschädigung des Fluggerätes vorgetragene beim Start noch vorhandene „dreckige“ Luft des zuvor gestarteten Flugzeuges als Teil des normalen Flugbetriebes dar. Eine derartige Situation kann ausserhalb des normalen Flugbetriebes nicht vorkommen. Nur bei aufeinanderfolgenden Starts mehrerer Flugzeuge kann es dazu kommen, dass ein Flugzeug in Wirbelschleppen des vorher gestarteten Fluges gerät. Dieses Problem ist bekannt und ihm wird durch die Staffelung der Startfreigabe begegnet. Unerheblich ist nach dem oben Gesagten danach auch wie häufig es zu Startabbrüchen wegen Wirbelschleppen kommt. Soweit der Zeuge E., Mitarbeiter in der Abteilung der Sicherheitspiloten der Beklagten, bekundet hat, dass ein derartiges Ereignis extrem selten ist und der Zeuge T., Leiter der Verkehrszentrale der Beklagten, bekundet hat, dass Wirbelschleppen nicht vorhersehbar sind und die Gefahr auch durch Staffellungen nicht eliminiert werden kann, ändert dies nichts an dem Umstand, dass dieses Risiko dem Start eines Flugzeuges innewohnt. Soweit die Abt. 124 in ihrem Urteil vom

16.06.2016 darauf abstellt, dass die Wirbelschleppen von aussen auf Flug XX 000 einwirkten, verkennt die Abteilung 124 den Bezugspunkt für die Abgrenzung zwischen von „von aussen einwirkend“ und „innewohnend“. Dieser ist nicht das einzelne Fluggerät sondern der normale Flugbetrieb insgesamt. Ohne Starts im normalen Flugbetrieb gibt es aber keine Wirbelschleppen durch Abgasstrahlen, sie sind dem Flugbetrieb inhärent.

Die Beklagte kann sich auch nicht darauf berufen, dass ein aussergewöhnlicher Umstand darin zu sehen ist, dass es zu dem Start in den Abgasstrahl des Vorfluges nur deshalb kam, weil die Flugsicherung zu früh eine Startfreigabe erteilte. 22

Nach Auffassung der erkennenden Abteilung reicht die bloße Anordnung der Flugsicherung, ohne dass der Anlass der Anordnung selbst ein aussergewöhnlicher Umstand ist, bereits dem Grunde nach nicht um einen aussergewöhnlichen Umstand nach Art. 5 Abs. 3 FluggastVO zu begründen. 23

Der 15. Erwägungsgrund der FluggastVO sieht vor, dass von dem Vorliegen aussergewöhnlicher Umstände ausgegangen werden sollte, 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 Flugzeuges zu einer grossen Verspätung auch bis zum nächsten Tag oder zu einer Annullierung kommt. Hieraus liesse sich der Schluss ziehen, dass bereits jede Entscheidung des zuständigen Flugverkehrsmanagements losgelöst von ihrem Anlass einen aussergewöhnlichen Umstand darstellt, wenn sie zu einer grossen Verspätung oder Annullierung führt. Ein solches Verständnis würde aber dem Ausnahmecharakter des Art. 5 Abs. 3 FluggastVO zuwiderlaufen; denn im normalen Flugbetrieb werden laufend Entscheidungen des Flugverkehrsmanagements getroffen, sei es von der Flugsicherung am Flughafen oder den regionalen und internationalen für verschiedene Flughöhen und Bereiche zuständigen Flugsicherung. Eine solche Ausdehnung des Anwendungsbereiches von Art. 5 Abs. 3 FluggastVO würde auch die Aufzählung aussergewöhnlicher Umstände im 14. Erwägungsgrund überflüssig machen; da auch bei Vorliegen solcher Umstände das Flugverkehrsmanagement regulierend eingreift. Nach Auffassung des Gerichtes ergänzt der 15. Erwägungsgrund daher nur den 14. Erwägungsgrund, in dem er den Anwendungsbereich des Art. 5 Abs. 3 FluggastVO erweitert wenn aussergewöhnliche Umstände nach dem 14. Erwägungsgrund das Flugverkehrsmanagement veranlassen reglementierend in den Flugbetrieb einzugreifen mit der Folge, dass sich auch weitere Flüge des betreffenden Flugzeuges hiervon betroffen sind ohne dass bei ihnen selbst aussergewöhnliche Umstände vorlägen. 24

Vorliegend lag der Startfreigabe durch die Flugsicherung für den Vorflug XX 000 aber kein aussergewöhnlicher Umstand zugrunde, so dass alleine die Startfreigabe keinen aussergewöhnlichen Umstand nach Art. 5 Abs. 3 FluggastVO darstellt. Soweit aber die Beklagte sich auf eine verfrühte Freigabe beruft, ist - insoweit in Abweichung von dem im Termin vom 07.03.2016 erteilten Hinweis - festzustellen, dass ein solcher Fehler der Flugsicherung ebenfalls dem Flugbetrieb innewohnt und ohne ihn nicht möglich wäre. 25

Aber selbst wenn man entgegen der hier vertretenen Ansicht in einem Fehler der Flugsicherung in Gestalt einer verfrühten Startfreigabe, da es sich um eine dem Einflussbereich des ausführenden Luftfahrtunternehmens entzogene Entscheidung der Flugsicherung handelt, einen aussergewöhnlichen Umstand sehen wollte, wäre dieser vorliegend nicht gegeben, da sich nicht feststellen liess, dass die Startfreigabe in Bezug auf das zuvor startende Flugzeug verfrüht war. 26

Der Zeuge T. von der Verkehrszentrale der Beklagten vermochte in seiner Aussage nicht zu beurteilen, ob die Startfreigabe durch die Flugsicherung zu früh erfolgte, um einen Start in die Wirbelschleppen des Vorfluges ausschliessen zu können. Der Zeuge S., seinerzeit Kapitän des Fluges XX 000, hat bekundet, dass die Startfreigabe unter Beachtung der Mindestabstände erfolgte. Der Zeuge E. konnte sich zu der konkreten Freigabe des Fluges nicht äussern. Danach ist ein Fehler der Flugsicherung nicht nachweisbar, so dass sich hierauf ein aussergewöhnlicher Umstand nicht stützen lässt.	
Da bereits kein aussergewöhnlicher Umstand vorliegt, kommt es auf die Frage, ob die Beklagte alle zumutbaren Massnahmen ergriffen hat, um die Verspätung oder Annullierung zu verhindern nicht an.	28
II.	29
Der Zinsanspruch rechtfertigt sich aus Verzug nach den §§ 286 Abs. 1, 288 Abs. 1 BGB.	30
III.	31
Die Nebenentscheidungen beruhen auf den §§ 91, 708 Nr. 11, 711 ZPO.	32
IV.	33
In Hinblick auf die Abweichung zu der Rechtsprechung der Abt. 124 des Gerichtes und zur Fortbildung des Rechtes ist die Berufung zuzulassen.	34
Streitwert: 600,00 Euro	35
Rechtsbehelfsbelehrung:	36
Gegen dieses Urteil ist das Rechtsmittel der Berufung für jeden zulässig, der durch dieses Urteil in seinen Rechten benachteiligt ist,	37
1. wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 600,00 EUR übersteigt oder	38
2. wenn die Berufung in dem Urteil durch das Amtsgericht zugelassen worden ist.	39
Die Berufung muss innerhalb einer Notfrist von einem Monat nach Zustellung 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.	40
Die Berufung ist, sofern nicht bereits in der Berufungsschrift erfolgt, binnen zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils schriftlich gegenüber dem Landgericht Köln zu begründen.	41
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.	42
Mit der Berufungsschrift soll eine Ausfertigung oder beglaubigte Abschrift des angefochtenen Urteils vorgelegt werden.	43
