
Datum: 10.03.2020
Gericht: Amtsgericht Köln
Spruchkörper: Abteilung 120
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 120 C 166/19
ECLI: ECLI:DE:AGK:2020:0310.120C166.19.00

Schlagworte: außergewöhnlicher Umstand night stop
Normen: Art. 5 Abs 3 (EG) 261/2004
Leitsätze:
Das Luftfahrtunternehmen kann sich auf das Vorliegen außergewöhnlicher Umstände auch dann berufen, wenn diese auf dem Vorflug eingetreten sind und zwischen dem Vorflug und dem streitgegenständlichen Flug ein night stop liegt.

Tenor:
Die Klage wird abgewiesen.
Die Kosten des Rechtsstreits trägt der Kläger.
Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Der Kläger darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrags leistet.
Die Berufung wird zugelassen.

Tatbestand 1
Der Kläger war gebucht auf von der Beklagten durchzuführenden Flug 000 von TRS über MUC und FRA nach NBO am 04.08.2019 um 06:35 Uhr LT in TRS. Der Flug wurde annulliert, weil der Flug LH 111 am Vorabend um 22:50 Uhr nicht in TRS landen konnte, weil dort Gewitter dies unmöglich machte. Das Chartern eines Ersatzgerätes war der Beklagten nicht 2

möglich und hätte im Übrigen aufgrund der notwendigen Vorlaufzeiten für die Bereitstellung und Beantragung der entsprechenden Genehmigungen nicht dazu geführt, dass der Kläger seinen Anschlussflug in MUC erreicht hätte. Die Entfernung zwischen TRS und NBO beträgt 3.500 km. Der Kläger wurde ersatzbefördert und erreichte sein Ziel mit einer Verspätung von mehr als 9 Stunden. Mit anwaltlichem Schriftsatz vom 10.10.2019 forderte der Kläger die Beklagte zur Zahlung von 600 € bis zum 17.10.2019 auf.

Der Kläger ist der Auffassung, dass die Beklagte aufgrund des Beginns eines neuen Umlaufes am 04.08.2019 und der vorherigen Unterbrechung durch den Nachtstopp nicht entlastet werde.

Der Kläger beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an ihn 600 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 18.10.2019 zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die Beklagte meint, sie sei aufgrund des Vorliegens außergewöhnlicher Umstände entlastet.

Wegen der weitergehenden Einzelheiten wird auf die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist nicht begründet.

Der Kläger hat gegen die Beklagte keinen Anspruch auf Zahlung von 600 €. Ein solcher ergibt sich insbesondere nicht aus Art. 7 Abs. 1 VO (EG) 261/2004 (im Folgenden Fluggastrechteverordnung) aufgrund der verspäteten Ankunft in Nairobi.

Der Anspruch scheidet aus, da sich die Beklagte gemäß Art. 5 Abs. 3 Fluggastrechteverordnung entlastet hat. Danach entfällt die Verpflichtung zur Ausgleichszahlung, wenn die Verspätung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Umstände sind dann als außergewöhnlich im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Fluggastrechteverordnung zu qualifizieren, wenn sie ein Vorkommnis betreffen, dass – wie die im 14. Erwägungsgrund der Verordnung aufgezählten – nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens ist und aufgrund seiner Natur oder Ursache von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen ist (EuGH vom 14.11.2014, C-394/14). Widrige Wetterumstände können im Einzelfall einen außergewöhnlichen Umstand im Sinne der Verordnung darstellen, wenn sie in besonders stark ausgeprägter Form, etwa als Sturm bzw. Orkan, Gewitter, Nebel, Frost und dabei vor allem Blitzeis, Schnee oder Hagel (jeweils in exorbitanter Gestalt) auftreten. Sofern die Witterungsbedingungen so drastisch sind, dass insbesondere der Start oder die Landung nicht möglich erscheint, was durch Anordnung der Flugsicherung für das Luftfahrtunternehmen vorgeschrieben wird, ist die Einordnung als außergewöhnlicher Umstand angezeigt (BeckOGK/Steinrötter, 2019, Fluggastrechte-VO Art. 5 Rn. 67; Staudinger/Keiler, Fluggastrechte-Verordnung, Fluggastrechte-VO Art. 5 Rn 17; LG Düsseldorf, Urteil vom 23.10.2007, 22 S 190/07)). Nach dem von Klägerseite nicht bestrittenen Vortrag der Beklagten herrschte in TRS Gewitter, die eine Landung dort unmöglich machten.

Unschädlich ist, dass die außergewöhnlichen Umstände auf dem Vorflug, nämlich auf LH 111, eingetreten sind. Außergewöhnliche Umstände müssen nicht auf dem streitgegenständlichen Flug eingetreten sein. Es genügt, wenn sie auf dem Vorflug eintreten und zu einer Verspätung dieses Vorflugs führen, so dass das Fluggerät zur geplanten Abflugzeit nicht zur Verfügung steht (BGH, Urteil vom 12.06.2014, X ZR 121/13). Denn weder Wortlaut noch Sinn und Zweck der Vorschrift rechtfertigen die Annahme, außergewöhnliche Umstände müssten unmittelbar (auch) denjenigen Flug betreffen, bei dem sich die außergewöhnlichen Umstände in Gestalt einer notwendig werdenden Annullierung oder einer großen Verspätung auswirken. Bei Flugzeugen, die auf Kurz- und Mittelstrecken eingesetzt werden, sind mehrere Umläufe an demselben Tag üblich, um eine wirtschaftlich sinnvolle Nutzung des Flugzeugs zu ermöglichen. Die Fluggastrechteverordnung setzt diese wie andere übliche wirtschaftliche und technische Gegebenheiten des Luftverkehrs voraus und will sie weder unterbinden noch steuern. Wenn daher auch bei Aufbietung aller zumutbaren Maßnahmen nicht verhindert werden kann, dass außergewöhnliche Umstände eine Annullierung erforderlich machen oder die erhebliche Verspätung von Flügen verursachen, kann es nicht darauf ankommen, ob die betreffenden Umstände unmittelbar auf den betroffenen Flug einwirken oder sich als Auswirkung einer Beeinträchtigung bei einem der vorangegangenen Umläufe darstellen. Dieses Normverständnis wird durch Erwägungsgrund 15 der Verordnung gestützt. 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. Danach legt auch der Ordnungsgeber zu Grunde, dass ein Flugzeug üblicherweise an einem Tag bei mehreren Flügen eingesetzt wird und dass sich außergewöhnliche Umstände in einem solchen Fall auch auf Folgeflüge auswirken können (BGH, Urteil vom 12.06.2014, X ZR 121/13). Das war hier unstreitig der Fall. Bei dem Flug LH 111, der aufgrund außergewöhnlicher Umstände umgeleitet werden musste, handelt es sich um den Vorflug des Flugs LH 000.

14

Entgegen der Ansicht des Klägers gilt nichts anderes, weil zwischen LH 111 und LH 000 ein night stop zwischen 22:50 Uhr LT und 6:35 Uhr LT geplant war. Für die Annahme, dass durch den – etwa durch öffentlichrechtlich vorgegebene Öffnungszeiten der Flughäfen bedingten – night stop bzw durch die Beendigung eines Umlaufs stets eine Zäsur eintritt, wonach die außergewöhnlichen Umstände auf dem Vorflug keine Auswirkungen mehr auf den Folgeflug haben, spricht weder der Wortlaut noch der Sinn der Verordnung (vgl. AG Köln, Urteil vom 05.03.2020, 128 C 373/19). Die Formulierung im Erwägungsgrund 15, wonach vom Vorliegen außergewöhnlicher Umstände ausgegangen werden sollte, wenn eine Entscheidung des Flugverkehrsmanagement zu einem einzelnen Flug 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, obgleich vom betreffenden Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen wurden, um die Verspätungen oder Annullierungen zu verhindern, spricht nach Auffassung des Gerichts nicht für diese Auslegung. Aus dem Wort „bis“ lässt sich dies jedenfalls nicht ableiten (aA AG Bremen, Urteil vom 11.01.2019, 9 C 54/18; AG Köln, Urteil vom 04.06.2018, 142 C 505/17). Auch Sinn und Zweck verlangen dies nicht. Es ist zwar richtig, dass die Norm als Ausnahmenvorschrift eng auszulegen ist. Dafür spricht der Schutzzweck der Fluggastrechteverordnung, die ein hohes Maß an Schutz für Fluggäste gewähren will. Die Begrenzung der Norm gegen ausufernde Anwendung erfolgt aber in zeitlicher Hinsicht durch das Erfordernis der zeitlichen Nähe und in sachlicher Hinsicht auf zweierlei Weise, nämlich erstens durch den Umstand, dass nicht ein außergewöhnlicher Umstand auf *irgendeinem* Vorflug die Verspätung beliebig vieler nachfolgender Flüge rechtfertigen kann (vgl. AG Köln,

15

Urteil vom 06.04.2018, 126 C 315/17) und zweitens durch die zumutbaren Maßnahmen (so auch AG Hamburg, Urteil vom 02.01.2018, 6 C 113/17). Je größer der zeitliche und sachliche Abstand zwischen gestörtem Vorflug und annullierten oder verspäteten Flug ist, desto mehr wird an Anstrengungen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen zu verlangen sein, die Annullierung oder Verspätung zu vermeiden. Die Ansicht, nach Beendigung eines Umlaufs stelle sich die Tatsache, dass das Flugzeug nicht zur Verfügung stand, nur noch als flugbetriebliches logistisches Problem dar, das für die Beklagte beherrschbar ist, teilt das Gericht nicht. Denn dies berücksichtigt nicht, dass die Flugpläne mit ihren mehreren aufeinanderfolgenden Umläufen im Vorhinein geplant und genehmigt werden und nicht spontan von der Beklagten erstellt werden, wenn der Umlauf beendet ist. Ein Umlauf sind unmittelbar aufeinanderfolge einzelne Flüge desselben Fluggeräts, zwischen den Turnarounds liegen. Der Umlauf startet am Heimatflughafen des Fluggeräts und endet an diesem auch wieder. Es kann aus Sicht des Gerichts nicht entscheidend sein, wo das Fluggerät seinen Heimatflughafen hat, wenn von vornherein mehrere aufeinanderfolgende Umläufe geplant sind. Bei einem night stop gilt nichts anderes. Auch dann beruht die Tatsache, dass das Fluggerät nicht zur Verfügung stand, auf der Störung des Vorflugs und die Umläufe sind im Vorhinein so geplant worden. Dass hier eine größere Zeitspanne zwischen den Flügen besteht, die ein Umdisponieren des Luftfahrtunternehmens leichter macht, ist auf der Ebene der zumutbaren Maßnahmen zu berücksichtigen.	
Danach war hier von einem außergewöhnlichen Umstand auszugehen, der sich auf die Verspätung des Fluges LH 000 ausgewirkt hat. Der Flug LH 111 war der unmittelbare Vorflug, zwischen den Flügen lag ein geplanter night stop von weniger als sieben Stunden.	16
Der Beklagten standen auch keine zumutbaren Maßnahmen zur Verfügung, den außergewöhnlichen Umstand und die daraus resultierende Unregelmäßigkeit zu vermeiden. Sie hatte während der Nachtstunden keine Möglichkeit, ein Ersatzfluggerät zu subchartern. Das ist zwischen den Parteien unstreitig.	17
Mangels Bestehens eines Anspruchs auf Zahlung der Entschädigung besteht auch kein Anspruch auf Erstattung von Zinsen.	18
Die Nebenentscheidungen folgen aus §§ 91 Abs. 1, 708 Nr. 11, 711 ZPO.	19
Die Berufung ist zur Fortbildung des Rechts oder die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung zuzulassen.	20
Streitwert: 600 €	21
Rechtsbehelfsbelehrung:	22
A) Gegen dieses Urteil ist das Rechtsmittel der Berufung für jeden zulässig, der durch dieses Urteil in seinen Rechten benachteiligt ist,	23
1. wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 600,00 EUR übersteigt oder	24
2. wenn die Berufung in dem Urteil durch das Amtsgericht zugelassen worden ist.	25
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.	26

Die Berufung ist, sofern nicht bereits in der Berufungsschrift erfolgt, binnen zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils schriftlich gegenüber dem Landgericht Köln zu begründen.	27
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.	28
Mit der Berufungsschrift soll eine Ausfertigung oder beglaubigte Abschrift des angefochtenen Urteils vorgelegt werden.	29
B) Gegen die Streitwertfestsetzung ist die Beschwerde an das Amtsgericht Köln statthaft, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200,00 EUR übersteigt oder das Amtsgericht die Beschwerde zugelassen hat. Die Beschwerde ist spätestens innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, bei dem Amtsgericht Köln, Luxemburger Str. 101, 50939 Köln, schriftlich in deutscher Sprache oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen. Die Beschwerde kann auch zur Niederschrift der Geschäftsstelle eines jeden Amtsgerichtes abgegeben werden.	30
Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.	31
	32