
Datum: 02.09.2000
Gericht: Landgericht Köln
Spruchkörper: 11. Zivilkammer
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 11 S 300/07
ECLI: ECLI:DE:LGK:2000:0902.11S300.07.00

Vorinstanz: Amtsgericht Köln, 118 C 640/06

Tenor:

Die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Amtsgerichts Köln vom 02.05.2007 -118 C 640/06 - wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Berufungsverfahrens trägt der Kläger.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte Sicherheit in Höhe von 120 % des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Revision wird zugelassen.

TATBESTAND:

Der Kläger verlangt eine Ausgleichszahlung gemäß Art. 7 Abs. 1c i.V.m. Art. 5 Abs. 1c der EU-Verordnung 261/04 (im Folgenden EUFlugVO) über 1.200,00 Euro, 600,00 Euro aus eigenem und 600,00 Euro aus abgetretenem Recht seiner Ehefrau.

Der Kläger buchte bei der Beklagten für sich und seine Ehefrau einen Flug von Nürnberg über Frankfurt am Main nach Calgary/Canada und zurück.

1

2

3

4

Der Hinflug sollte am 00.00.00 mit Abflugzeit von Nürnberg um 11.45 Uhr mit Flug Nr. #1 und von Frankfurt um 14.15 Uhr mit Flugnummer #2 nach Calgary erfolgen.

Tatsächlich wurden der Beklagte und seine Ehefrau von dem gebuchten Flug Nürnberg-Frankfurt von der Beklagten umgebucht, und zwar auf den 00.00.00 um 8.05 Uhr (Flugnummer #3), sodass sie auch erst am nächsten Tag von Frankfurt nach Calgary (Flugnummer #4) flogen und etwa 18 Stunden später als geplant in Calgary landeten. Dieser Flug fand mit einer Maschine von Air X statt. 5

Die Ehefrau des Klägers hat ihre Ansprüche an diesen abgetreten. 6

Der Kläger hat behauptet, die gebuchten Flüge von Nürnberg nach Frankfurt und von Frankfurt nach Calgary hätten nicht stattgefunden, was sich bezüglich des Fluges nach Calgary bereits aus der Flugnummer und aus der Tatsache ergibt, dass der Flug von Air X und nicht von der Beklagten durchgeführt wurde. 7

Er hat die Ansicht vertreten, dass eine Annullierung beider Teilflüge vorliege. Hinsichtlich des ersten Teilfluges liege auch eine Nichtbeförderung im Sinne von Art. 4 EUFlugVO vor. 8

Der Kläger hat erstinstanzlich beantragt, 9

1. die Beklagte zu verurteilen, an ihn 1.200,00 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 07.10.2006 zu zahlen; 10

2. die Beklagte zu verurteilen, an ihn zu Händen der Rechtsanwälte Dr. F & Partner GmbH 180,96 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 07.10.2006 zu zahlen. 11

12

Die Beklagte hat beantragt, 13

die Klage abzuweisen. 14

Sie hat behauptet, der Flug Nürnberg-Frankfurt habe stattgefunden und die Umbuchung sei erfolgt, da voraussehbar gewesen sei, dass sich der Flug von Frankfurt nach Calgary verspäten würde. Der von dem Kläger wahrgenommene Flug nach Calgary (#4) sei der ursprüngliche Flug (#5) gewesen, der allerdings erst 18 Stunden später losgeflogen sei. Der Flug habe von Anfang an von der Air X im Wege des Code-Share-Flugs durchgeführt werden sollen, sodass dieser 2 Flugnummern gehabt habe, nämlich #5 und #2. 15

Darüber hinaus hat sie die Auffassung vertreten, sie sei bezüglich des Fluges Frankfurt-Calgary nicht "ausführendes Luftfahrtunternehmen" im Sinne von Art. 2 b EUFlugVO und daher nicht passiv legitimiert. 16

Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat es insbesondere ausgeführt, dass eine "Annullierung" im Sinne von Art. 5 EUFlugVO nicht vorgelegen habe, da der gebuchte Flug #6 tatsächlich stattgefunden habe, wenn er auch 18 Stunden Verspätung hatte. Die Annahme einer Annullierung aufgrund einer 18 stündigen Verspätung sei nicht gerechtfertigt. 17

Gegen das ihm am 20.06.2007 zugestellte Urteil des Amtsgerichts Köln vom 02.05.2007 hat der Kläger mit einer am 11.07.2007 eingegangenen Schrift Berufung eingelegt, die mit einer 18

am 17.08.2007 eingegangenen Schrift begründet worden ist.

Die Berufung greift das erstinstanzliche Urteil vollumfänglich an. Unter Wiederholung des bisherigen Sachvortrags wird klägerseits insbesondere gerügt, dass das Amtsgericht nur auf den Teilflug Frankfurt-Calgary abgestellt habe und die Ansicht vertreten, es liege eine Annullierung, zumindest aber eine Nichtbeförderung im Sinne von Art. 2j EUFlugVO vor.

Der Kläger beantragt nunmehr,

unter Abänderung des am 02.05.2007 verkündeten Urteil des Amtsgerichts Köln - 118 C 22 640/06 – die Beklagte kostenpflichtig zu verurteilen, an ihn 1.200,00 Euro nebst Zinsen in Höhe von 5 % über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 07.10.2006, sowie an den Kläger zu Händen der

Rechtsanwälte F & Partner GbR 180,96 Euro nebst 5 % über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 07.10.2006 zu zahlen.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Die Beklagte verteidigt das angefochtene Urteil mit dem sich aus der Berufungserwiderung vom 17.01.2008 und dem Schriftsatz vom 29.04.2008 ergebenden Vorbringen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den vorgetragenen Inhalt der zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Die zulässige, insbesondere form- und fristgerecht eingelegte Berufung hat in der Sache keinen Erfolg.

I.

Dem Kläger steht kein Anspruch auf Ausgleichszahlung gemäß Art. 5 Abs. 1c i. V. m. Art. 7 Abs. 1 EUFlugVO zu.

Die EU-Verordnung 261/04 ist gemäß Art 3 Abs. 1, 2, 5 EUFlugVO anwendbar.

Die Beklagte ist passiv legitimiert. Sie ist "ausführendes" Luftfahrtunternehmen im Sinne von Art. 2 b EUFlugVO. Die Beklagte kann sich nicht darauf berufen, dass der Flug von Frankfurt nach Calgary tatsächlich von Air X im Wege eines Code-Share-Fluges durchgeführt wurde und sie den Flug von Anfang an gar nicht durchführen wollte. Dies ging aus den Buchungsunterlagen des Klägers nicht hervor und die Beklagte hat auch nicht dargetan, den Kläger bei der Buchung darauf hingewiesen, sodass dieser von einer Beförderung durch die Beklagte ausgehen konnte.

Ist dem Fluggast aber nicht klar, dass er einen Code-Share-Flug gebucht hat, weiß er bei möglichen Beeinträchtigungen des Fluges nicht, wen er in Anspruch nehmen soll. Der vertragliche Luftfahrtunternehmer kann sich deshalb der Haftung nicht dadurch entziehen, dass er vorträgt, er habe eigentlich gar nicht die Absicht gehabt, den Transport selbst durchzuführen und dies auch nicht getan (vgl. auch OLG Frankfurt a.M., Beschluss vom

Hinsichtlich des Zubringerflugs von Nürnberg nach Frankfurt (#1) steht dem Kläger ein Anspruch aus Art. 5, 7 EUFlugVO nicht zu. Der Kläger hat nicht bewiesen, dass gemäß Art. 2 I EUFlugVO ein geplanter Flug nicht durchgeführt wurde, obwohl er dafür die Beweislast trägt. Er behauptet zwar, dass der Flug nicht stattgefunden habe, jedoch wird dies von der Beklagten, die die Durchführung des Fluges durch Vorlage der Obelisk Online Flight Leg Steckbriefen konkret dargetan hat, substantiiert bestritten. Dem ist der Kläger seinerseits nicht mehr substantiiert entgegengetreten. 35

Auch hinsichtlich des Fluges von Frankfurt nach Calgary (#2) steht dem Kläger ein Anspruch nicht zu, da nicht nachgewiesen ist, dass eine "Annullierung" vorliegt. 36

Auch hier trägt der Kläger vor, dass der Flug nicht stattgefunden habe und es sich bei dem durchgeführten Flug um einen anderen als den ursprünglichen gehandelt habe. Für eine Annullierung spricht vorliegend nicht, dass der durchgeführte Flug eine andere Flugnummer (#4) erhielt als der ursprüngliche (#5 bzw. #2), was unstreitig ist. Dem Vortrag des Klägers, dass auf der Buchungsbestätigung eine Flugnummer der B stand (LH 0932), wurde durch den konkreten, substantiierten Sachvortrag der Beklagten entgegengesetzt, dass es sich bei diesem Bflug um einen "Code-Share" Flug handelt, bei dem sich zwei Luftfahrtunternehmen einen Flug teilen, aber jeweils einen eigenen Code für diesen Flug ausgeben. Hierzu hat die Beklagte den damals gültigen Flugplan in Kopie zu den Akten gereicht, aus dem sich ergibt, dass Air X den Flug von Frankfurt nach Calgary durchgeführt hat, was zur Folge hatte, dass der Flug die Nummern #2 und #5 trug. Dies hat der beweispflichtige Kläger zwar bestritten, doch ist sein Bestreiten aufgrund des substantiierten Vortrages der Beklagten insoweit unbeachtlich. Die Beklagte hat des Weiteren auch plausibel erklärt, warum der Flug am nächsten Tag eine andere Flugnummer hatte. 37

Der Flug nach Calgary hatte jeden Tag die gleiche Flugnummer (#5), weshalb bei dem verspäteten Flug eine "2" vor die ursprüngliche Flugnummer gesetzt wurde (#4), damit beide Flüge unterschieden werden konnten. Auch dem hat der Kläger nichts Konkretes entgegengebracht. 38

Der Rüge des Klägers, dass ein Hinweis des Amtsgerichts nach § 139 ZPO hätte erfolgen müssen, weil es angenommen habe, dass die Flüge vom 16.05.2006 (#2/#5) und vom 17.05.2006 (#4) identisch sind, ist unerheblich, da der Kläger nicht, wie es erforderlich gewesen wäre, erklärt hat, was er dann vorgetragen hätte (vgl. BGH NJW-RR 1988, 208; Musielak, ZPO, 6. Auflage 2008, § 139 Rdnr. 4 m.w.N.). 39

Dem Kläger steht auch nicht deshalb ein Anspruch aus Art. 5, 7 EUFlugVO zu, weil eine Verspätung von 18 Stunden vorgelegen hat. Dies führt nicht dazu, dass die Verspätung in eine Annullierung "umschlägt". Insoweit wird auf die zutreffenden Ausführungen des Amtsgerichts verwiesen. 40

II. 41

Dem Kläger steht auch kein Anspruch auf Ausgleichszahlung gemäß Art. 4 Abs. 3 i. V. m. Art 7 Abs. 1 EUFlugVO wegen einer "Nichtbeförderung" zu. 42

Nach Auffassung der Kammer liegt eine "Nichtbeförderung" im Sinne des Art. 4 EUFlugVO hinsichtlich des Zubringerfluges von Nürnberg nach Frankfurt nicht vor. Art. 4 EUFlugVO findet auf den vorliegenden Fall keine Anwendung, da die Vorschrift allein die Fälle der 43

Überbuchung regelt.

Hierfür spricht zunächst die Entstehungsgeschichte der Vorschrift. Die EUFlugVO hat die EG-VO Nr. 295/91 abgelöst und den damaligen Anwendungsbereich erweitert. Die EG-VO Nr. 295/91 regelte ausschließlich die Fälle der Nichtbeförderung wegen Überbuchung (vgl. BGH NJW-RR 2006, 1719). Die neue EUFlugVO sollte den Schutzbereich erweitern, zielte aber nach dem Erwägungsgrund Nr. 3 offensichtlich darauf ab, die Zahl der gegen ihren Willen nicht beförderten Fluggäste zu verringern, da deren Anzahl immer noch zu hoch sei. 44

Auch wenn hier nicht eine Überbuchung genannt wird, ist davon auszugehen, dass die Verordnung nur die Fälle der Überbuchung erfassen sollte. Die festgelegten Schutzstandards sollten daher erhöht werden (vgl. Erwägungsgrund Nr. 4). Gemäß Erwägungsgrund Nr. 9 sollte die Anzahl dadurch verringert werden, dass Fluggäste freiwillig –gegen eine entsprechende Gegenleistung- auf ihre Buchung verzichten sollten. Für den Fall, dass dennoch eine unfreiwillige Nichtbeförderung eintritt, sollte das Luftfahrtunternehmen dann vollwertige Ausgleichsleistungen erbringen. 45

Art. 4 Abs. 1 und 2 EUFlugVO hat diese Erwägung umgesetzt, insbesondere die Fluggastrechte bereits gestärkt. Aus Art. 4 Abs. 2 EUFlugVO ergibt sich eindeutig, dass nur die Fälle der Überbuchung erfasst werden sollten ("um die Beförderung der verbleibenden Fluggäste mit Buchungen mit dem betreffenden Flug zu ermöglichen"). 46

Für vorstehendes Ergebnis spricht auch die Systematik des Art. 4 EUFlugVO, dessen Absätze in ihrem Regelungsgehalt aufeinander aufbauen. Die Absätze 1 und 2 regeln die Überbuchung (vgl. oben) und Art. 4 Abs. 3 EUFlugVO bezieht sich auf Absatz 2 und den letzten Halbsatz des Erwägungsgrundes 9, woraus sich ergibt, dass nur Fälle der Überbuchung erfasst werden sollen. Art. 4 Abs. 3 EUFlugVO regelt die dazugehörige Anspruchsgrundlage. 47

Schließlich finden sich in den Erwägungsgründen auch keine Anhaltspunkte für die Einführung einer Neudefinition des Begriffs der "Nichtbeförderung". 48

Hinzu kommt der von der EUFlugVO erfolgte Zweck, den Fluggästen ein hohes Maß an Schutz zu gewähren, Unannehmlichkeiten sollen vermieden werden (vgl. Erwägungsgrund Nr. 2). Würde man von dem Flugunternehmen verlangen, dass dieses die Fluggäste auf dem Zubringerflug befördern muss, obwohl bereits feststeht, dass der Hauptflug sich verspäten wird, käme man diesem Ziel nicht näher. Das Flugunternehmen müsste, um sich nicht Ansprüchen aus Art. 4,7 EUFlugVO auszusetzen, den Fluggast befördern und diesem am Ort des Zwischenstopps möglicherweise die Leistungen nach Art. 6, 9 EUFlugVO gewähren, wenn die Voraussetzungen vorlägen. 49

Auch ist es regelmäßig im Interesse des Fluggastes, dass die Beförderung zu dem Hauptflug zeitnah erfolgt. 50

Der Fluggast kann dann seine Anreise zum Ursprungsflughafen planen, bzw. wenn er in der Nähe des Flughafens wohnt, auch noch einmal nach Hause fahren. 51

Es ist nicht ersichtlich, welchen Zweck es haben sollte, auf den Flughafen des Hauptfluges transportiert zu werden, um dort die Zeit bis zum Abflug des verspäteten Hauptfluges zu überbrücken. Letzteres ist trotz möglicher Betreuungsleistung für den Fluggast eine größere Unannehmlichkeit, als mehrere Stunden später von zu Hause zum Ursprungsflughafen anzureisen. 52

Würde man hier entsprechend der vom Kläger vertretenen Auffassung von einer "Nichtbeförderung" ausgehen, hätte dies zudem zur Folge, dass bei einer Umbuchung auf einen Zubringerflug, der 2 Stunden später stattfindet, die Leistungen aus Art. 4,7 EUFlugVO zu erbringen wären, obwohl bzgl. des Hauptfluges nur eine Verspätung vorläge, bei der dem Fluggast lediglich Ansprüche aus Art. 6, 9 EUFlugVO zustünden. Dies würde zu einer nicht gerechtfertigten Benachteiligung des Flugunternehmens führen. Dieses wäre gehalten, keine Umbuchungen mehr vorzunehmen, obwohl dies für den Fluggast in den meisten Fällen vorteilhaft ist, selbst wenn man von der Umbuchung erst am Ursprungsflughafen erfahren sollte.	53
Die Unannehmlichkeiten, die der Fluggast möglicherweise wegen des geänderten Zubringerfluges hat, rechtfertigen nach Auffassung der Kammer nicht die Anwendbarkeit von Art. 4 EUFlugVO.	54
Der Kläger wird hierdurch auch nicht rechtlos gestellt, da Ansprüche aus Vertragsverletzung oder Verzug gemäß §§ 280; 280, 286 BGB nicht ausgeschlossen sind. Solche werden vorliegend nicht geltend gemacht.	55
	56
III.	57
Dem Kläger steht mangels Hauptanspruches kein Anspruch auf Zahlung seiner vorgerichtlich entstandenen Rechtsanwaltskosten zu.	58
IV.	59
Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit auf §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.	60
V.	61
Die Revision war gemäß § 543 Abs. 2 ZPO zuzulassen, da die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat und die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung eine Entscheidung des Revisionsgerichts erfordert.	62
VI.	63
<u>Berufungsstreitwert</u> : 1.200,00 €.	64