BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Xa ZR 79/08

Verkündet am:
30. April 2009
Anderer
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Der Xa-Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 30. April 2009 durch die Richter Prof. Dr. Meier-Beck, Keukenschrijver, die Richterin Mühlens und die Richter Dr. Achilles und Dr. Berger

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 16. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 29. Mai 2008 wird auf Kosten der Kläger zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1 Die Kläger nehmen die beklagte Fluggesellschaft auf eine Ausgleichszahlung in Höhe von jeweils 600 € nach Art. 4 Abs. 3, Art. 7 der Verordnung (EG) 261/2004 des Parlaments und des Rates 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 vom 11. Februar 2004 (ABl. EG L 46 vom 17.2.2004 S. 1; im Folgenden: Verordnung) in Anspruch.

2 Die Reisenden buchten bei der Beklagten für den 26. November 2006 eine Flugreise von Frankfurt am Main über Paris nach Havanna. Das Flugzeug von Frankfurt nach Paris sollte um 10:40 Uhr starten und um 12:00 Uhr in Paris landen, der Weiterflug war für 13:30 Uhr vorgesehen. Der Abflug in Frankfurt verzögerte sich wegen schlechten Wetters um etwa drei Stunden, so dass die Landung in Paris erst um 15:42 Uhr erfolgte und der Ausstieg um 16:13 Uhr begann. Der Einsteigevorgang für den ebenfalls verspäteten Anschlussflug wurde um 16:50 Uhr abgeschlossen, die Maschine startete - ohne die Kläger - um 17:59 Uhr. Die Beklagte brachte die Reisenden in einem Hotel unter und beförderte sie am nächsten Tag nach Havanna.

3 Das Amtsgericht hat den Klageanspruch zuerkannt. Auf die Berufung der Beklagten hat das Berufungsgericht die Klage abgewiesen. Mit ihrer vom Berufungsgericht zugelassenen Revision, der die Beklagte entgegentritt, verfolgen die Kläger das Klagebegehren weiter.

Entscheidungsgründe:

4 Die zulässige Revision bleibt ohne Erfolg.

5 I. Das Berufungsgericht hat angenommen, den Klägern stehe nach Art. 4 Abs. 3 der Verordnung kein Ausgleichsanspruch zu. Die Beklagte habe den Reisenden nicht im Sinne dieser Bestimmung gegen ihren Willen die Beförderung verweigert. Die Beförderungsverweigerung erfordere eine bewusste Zurückweisung des Fluggastes, der sich unter den in Art. 3 Abs. 2 der Verordnung genannten Bedingungen am Flugsteig eingefunden habe. Eine rein tat-

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

sächliche Nicht(weiter)beförderung, etwa wegen Verspätung des Zubringerflugs (wie im Streitfall), reiche hingegen nicht aus. Dies ergebe sich nicht nur aus dem Wortlaut der Bestimmung, sondern entspreche auch der Entstehungsgeschichte der Verordnung, nach der den Luftverkehrsunternehmen lediglich Ausgleichsleistungen für die Zurückweisung von Fluggästen wegen Überbuchung hätten auferlegt werden sollen. Da die Kläger sich nicht rechtzeitig am Flugsteig eingefunden hätten, komme es weder darauf an, ob die Beklagte den Klägern durch Bereitstellung von Bodenpersonal ein Erreichen des Anschlussfluges noch hätte ermöglichen können, noch darauf, ob den Klägern, wie diese behaupten, bei ihrer Ankunft in Paris die unzutreffende Auskunft erteilt worden sei, die Maschine nach Havanna sei bereits abgeflogen.

6 II. Dies hält den Angriffen der Revision stand. Einem Fluggast, der einen Flug wegen eines verspäteten Zubringerflugs nicht erreicht, steht kein Anspruch auf eine Ausgleichsleistung nach Art. 4 Abs. 3, Art. 7 der Verordnung zu. Etwas anderes gilt auch dann nicht, wenn beide Flüge gemeinsam gebucht sind und von demselben Luftverkehrsunternehmen durchgeführt werden.

7 1. Ein Ausgleichsanspruch nach Art. 7 besteht nach Art. 4 Abs. 3 der Verordnung, wenn Fluggästen gegen ihren Willen die Beförderung verweigert wird. In Art. 2 Buchst. j wird der in Art. 4 geregelte Tatbestand der Nichtbeförderung genauer als die Weigerung definiert, Fluggäste zu befördern, obwohl sie sich unter den in Art. 3 Abs. 2 genannten Bedingungen am Flugsteig eingefunden haben, sofern keine vertretbaren Gründe für die Nichtbeförderung gegeben sind. Art. 3, der den Anwendungsbereich der Verordnung regelt, formuliert diese in Art. 2 Buchst. j in Bezug genommenen Bedingungen dahin, dass die Fluggäste entweder über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfügen und sich zum vorgeschriebenen Zeitpunkt zur Abfertigung einfinden oder aber von einem Flug, für den sie eine Buchung besaßen, auf einen ande-

ren Flug "verlegt" wurden. Der Ausgleichsanspruch hat hiernach drei Voraussetzungen:

(1) Der Fluggast verfügt entweder über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug oder ist von einem anderen Flug, für den er eine solche Buchung besaß, auf den betreffenden Flug "verlegt" worden.

(2) Der Fluggast hat sich - außer im Fall der "Verlegung" und jedenfalls wenn ihm nicht schon vorher die Mitnahme verweigert worden ist - zur angegebenen Zeit oder mangels einer solchen Angabe 45 Minuten vor dem planmäßigen Abflug zur Abfertigung ("Check-in") eingefunden.

(3) Dem am Flugsteig erschienenen Fluggast wird der Einstieg ("Boarding") gegen seinen Willen verweigert.

8 Die deutsche Sprachfassung der Verordnung bringt, indem sie von "Nichtbeförderung" spricht, das Tatbestandsmerkmal der Verweigerung des Einstiegs nur undeutlich zum Ausdruck. In anderen Sprachfassungen (z.B. französisch: *refus d'embarquement*; englisch: *denied boarding*; italienisch: *negato imbarco*; spanisch: *denegación de embarque*) wird deutlicher, dass sich der Fluggast am Flugsteig eingefunden haben muss, um das Flugzeug zu besteigen. Dies könnte, wie in dem nach Art. 3 Abs. 2 Buchst. a von dem Erfordernis des rechtzeitigen Erscheinens zur Abfertigung ausgenommenen Fall der Annullierung, nur dann anders sein, wenn dem Fluggast schon zuvor die Mitnahme verweigert worden ist (vgl. BGH, Vorlagebeschl. v. 7.10.2008 - X ZR 96/06, RRa 2009, 89).

9 Nach ihrem Wortlaut sagt die Verordnung nichts darüber, wann sich der rechtzeitig zur Abfertigung für den Flug erschienene oder auf diesen "verlegte"

Fluggast zum Einstieg am Flugsteig einfinden muss. Es liegt nahe, dass sich der Fluggast, wenn nicht zur angegebenen Einsteigezeit, zumindest bis zum Ende des Einsteigevorgangs am Ausgang eingefunden haben muss. Eine Verweigerung des Einstiegs kommt jedenfalls nicht mehr in Betracht, wenn das Flugzeug seine Parkposition bereits verlassen hat und ein Einstieg eines weiteren Fluggastes tatsächlich nicht mehr möglich ist.

10 2. Es kann hiernach offenbleiben, ob die Verordnung, wie das Berufungsgericht meint, in Art. 4 Abs. 3 nur die Verweigerung des Einstiegs in den in den Absätzen 1 und 2 der Vorschrift angesprochenen Überbuchungsfällen regelt. Dagegen könnte insbesondere sprechen, dass nach Art. 2 Buchst. j beispielsweise Sicherheitsgründe die "Nichtbeförderung" rechtfertigen können, woraus im Umkehrschluss gefolgert werden könnte, dass etwa eine willkürliche oder diskriminierende Weigerung, den Fluggast an Bord zu nehmen, durchaus den Ausgleichsanspruch auslöst. Zutreffend hat aber das Berufungsgericht angenommen, dass es für den Anspruch nicht genügt, dass der Fluggast nicht mit dem gebuchten Flug befördert worden ist, sondern vielmehr notwendig ist, dass dem - rechtzeitig zur Abfertigung für den Flug erschienenen oder auf diesen verlegten und am Ausgang anwesenden - Fluggast der Einstieg in die Maschine verwehrt wird. Dies korrespondiert mit dem Umstand, dass es das den betreffenden Flug ausführende Luftverkehrsunternehmen ist, das bei der Verweigerung des Einstiegs die Ausgleichsleistung zu erbringen hat, denn es ist - ähnlich wie in den Fällen der Annullierung oder Verspätung - dieses Unternehmen, das durch seine mit der Durchführung und Überwachung des Einstiegs der Fluggäste beauftragten Mitarbeiter darüber entscheidet, ob der Fluggast das Flugzeug besteigen darf. Da die Reisenden im Streitfall zwar über eine bestätigte Buchung für den Flug von Paris nach Havanna verfügten, sich jedoch in Paris schon nicht rechtzeitig zur Abfertigung einfinden konnten, scheidet ein Ausgleichsanspruch nach der Verordnung aus.

11 3. Daran ändert es auch nichts, dass sich die Reisenden, wie mangels abweichender Feststellungen des Berufungsgerichts für das Revisionsverfahren zu unterstellen ist, in Frankfurt rechtzeitig zur Abfertigung für den Zubringerflug nach Paris eingefunden haben. Denn der Flug im Sinne der Verordnung ist nicht mit der Flugreise gleichzusetzen, die die Fluggäste unternehmen (EuGH, Urt. v. 10.7.2008 - C-173/07, RRa 2008, 237 Tz. 32 - Emirates Airlines/Schenkel). Flug ist vielmehr, wie auch Art. 2 Buchst. h der Verordnung zeigt, auch bei einem einheitlichen Beförderungsvertrag die einzelne "Einheit" einer Luftbeförderung, die von einem Luftverkehrsunternehmen durchgeführt wird, das die entsprechende Flugroute festlegt (EuGH aaO Tz. 40). Auch dies entspricht wiederum der Verantwortlichkeit des den (einzelnen) Flug ausführenden Unternehmens, das dafür einzustehen hat, wenn dieser Flug annulliert wird, verspätet ist oder einem Fluggast die Mitnahme auf dem Flug verweigert wird.

12 4. Hiergegen kann auch nicht eingewendet werden, damit werde das von der Verordnung (Erwägungsgründe 1 und 4) angestrebte hohe Schutzniveau für Fluggäste verfehlt und den in Erwägungsgrund 1 gleichfalls angesprochenen Erfordernissen des Verbraucherschutzes nicht hinreichend Rechnung getragen.

13 Die Verordnung enthält kein umfassendes Regelwerk, das Ansprüche auf Ausgleichszahlungen, Erstattung von Entgelten und Betreuungsleistungen (Art. 7 bis 9) für sämtliche Fälle vorsähe, in denen der Fluggast nicht oder nicht zu dem geschuldeten Zeitpunkt befördert wird. Vielmehr werden durch die Verordnung nach Art. 1 Abs. 1 unter den in ihr genannten Bedingungen *Mindestrechte* für Fluggäste in den drei genannten Fällen der "Nichtbeförderung" gegen ihren Willen, der Annullierung des Flugs und der Verspätung des Flugs festgelegt. Bei diesen Mindestrechten handelt es sich um gesetzliche Ansprü-

che, die nicht aus dem Beförderungsvertrag folgen, den der Fluggast etwa mit dem Luftverkehrsunternehmen abgeschlossen hat. Vielmehr richten sich die dem Fluggast eingeräumten Ansprüche gegen das ausführende Flugunternehmen; vertragliche Beziehungen zwischen diesem und dem Fluggast müssen nicht bestehen (Art. 2 Buchst. b der Verordnung), und sie spielen für die Frage, ob und mit welchem Inhalt dem Fluggast ein Anspruch nach der Verordnung zusteht, auch keine Rolle. Nicht zuletzt wegen dieses vom Vertragsrecht abweichenden Ansatzes ist auch, soweit die Verordnung nicht auf das Endziel des Fluggastes (Art. 2 Buchst. h) abstellt, jeder Flug gesondert zu betrachten.

14 Findet sich der Fluggast nicht rechtzeitig zur Abfertigung am Flughafen ein, kann es dafür eine Vielzahl von Gründen geben und kann demgemäß die Verantwortung hierfür beim Fluggast selbst, einem Dritten (z.B. einem Bahn- oder anderen Luftverkehrsunternehmen) oder aber auch, wie möglicherweise im Streitfall, bei eben demjenigen Luftverkehrsunternehmen liegen, das auch den Flug ausführt, den zu erreichen dem Reisenden nicht gelingt. Die Verordnung regelt den letztgenannten Tatbestand aber ebenso wenig wie die anderen, bei denen außer Zweifel steht, dass es keine "Nichtbeförderung" im Sinne der Verordnung darstellt, wenn das Flugzeug ohne den nicht rechtzeitig erschienenen Passagier startet. Das Nichterreichen des Flugs kann ein "Folgeschaden" der Verspätung eines anderen Flugs sein. Ebenso wenig wie bei anderen "Folgeschäden" einer Verspätung bestimmt die Verordnung indessen, ob und welche Ansprüche dem Fluggast deswegen zustehen. Die Verordnung gibt dem Fluggast vielmehr nur die für den Fall der Verspätung in Art. 6 bestimmten Mindestrechte und überlässt es im Übrigen dem (nationalen) Vertragsrecht, ob das Flugunternehmen eine weitergehende Einstandspflicht für die Folgen eines verspäteten Flugs trifft (Art. 12 Abs. 1 der Verordnung).

15 Etwas anderes lässt sich auch nicht aus dem Umstand ableiten, dass für das Luftverkehrsunternehmen, das wie im Streitfall sowohl den Zubringer- als auch den Anschlussflug durchführt, gegebenenfalls die Möglichkeit besteht, den Reisenden bereits zu Beginn seiner Reise auch für den Anschlussflug abzufertigen. Das Berufungsgericht hat - unbeanstandet von der Revision - nicht festgestellt, dass die Beklagte den Reisenden im Sinne von Art. 3 Abs. 2 Buchst. a vorgegeben hat, sich zur für Frankfurt angegebenen Abfertigungszeit dort auch zur Abfertigung für den Flug von Paris nach Havanna einzufinden. Eine solche Vorgabe wird das Luftverkehrsunternehmen in aller Regel auch vermeiden, weil es bei der Buchung nicht ausschließen kann, dass es ihm - auch aus von ihm nicht zu beherrschenden Gründen wie ungünstigen Wetterbedingungen oder einem überlasteten Verkehrsraum - nicht möglich sein wird, den Reisenden rechtzeitig zum Umsteigeflughafen zu befördern. Zeichnen sich bei Reisebeginn Probleme dieser Art ab, wird das Luftverkehrsunternehmen davon absehen, dem Fluggast zu Beginn seiner Reise bereits eine Bordkarte für den Anschlussflug auszuhändigen. Die Verordnung legt den Luftverkehrsunternehmen insoweit bestimmte Pflichten nicht auf; die bloße Möglichkeit, dass das Luftverkehrsunternehmen den Reisenden bis zum Endziel hätte abfertigen können, kann daher auch nicht dazu herangezogen werden, sich bei der Zuerkennung einer Ausgleichsleistung wegen "Nichtbeförderung" über deren oben zu 1 dargestellte zweite Voraussetzung hinwegzusetzen.

16 Es ist auch nicht zutreffend, wenn in der Instanzrechtsprechung angenommen wird, wenn die Verordnung im Falle der Verspätung Unterstützungsleistungen nach den Art. 8 und 9 für ausreichend halte, in den Fällen der Annullierung und "Nichtbeförderung" hingegen zusätzlich einen Ausgleichsanspruch gewähre, seien die letztgenannten Tatbestände nach Auffassung des Verordnungsgebers offenbar die schwerer wiegenden, denen die "Nichtbeförderung" wegen eines verspäteten Zubringerflugs gleichgestellt werden müsse (so etwa

LG Berlin RRa 2008, 42, 44). Eine Verspätung von mehreren Stunden kann für den Fluggast durchaus unangenehmer sein als die Verweisung auf einen alsbald folgenden anderen Flug, zumal die Dauer einer Verspätung häufig unvorhersehbar ist. Die "Nichtbeförderung" verpflichtet vielmehr deswegen zur Ausgleichszahlung, weil der Verordnungsgeber von dem Regelfall ausgeht, dass das Flugunternehmen im Interesse einer möglichst vollständigen Auslastung des Fluges bewusst überbucht hat und zu einem finanziellen Ausgleich gegenüber denjenigen Fluggästen verpflichtet sein soll, die in Gestalt der Zurückweisung die Folgen seiner nicht aufgegangenen Kalkulation tragen müssen (vgl. Tonner in Gebauer/Wiedmann, Zivilrecht unter europäischem Einfluss, Kap. 13a Rdn. 40 ff.). Deswegen enthält Art. 4, anders als Art. 5 Abs. 3, auch keine Möglichkeit der Exkulpation für das Luftverkehrsunternehmen. Auf die "Nichtbeförderung" wegen eines verspäteten Zubringerflugs passt diese ratio legis nicht.

17 5. In Anbetracht des vorstehend entwickelten, mit dem Wortlaut der Norm übereinstimmenden Ergebnisses der Auslegung ist der Senat überzeugt, dass auch für die Gerichte der übrigen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft kein Zweifel daran besteht, wie die Verordnung insoweit zu verstehen ist, so dass kein Anlass besteht, den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften um eine Vorabentscheidung zu ersuchen.

18 Dies ist auch nicht deshalb geboten, weil in der Rechtsprechung der deutschen Instanzgerichte und der deutschen reiserechtlichen Literatur verschiedentlich angenommen worden ist, dem Fluggast stünden bei Nichterreichen eines Fluges wegen eines verspäteten Zubringerflugs Ausgleichsansprüche nach Art. 4 Abs. 3 der Verordnung zu.

19 Der auch vom Berufungsgericht als seiner Auffassung entgegenstehend zitierte Beschluss des Oberlandesgerichts Hamburg vom 6. November 2007 (RRa 2008, 139) betrifft einen anderen Sachverhalt. Dort wurde den Reisenden, die bereits über Bordkarten verfügten, der Zugang zum Anschlussflug verweigert, weil sie von dem Luftverkehrsunternehmen im Hinblick auf ihren verspäteten Zubringerflug bereits ohne ihre Kenntnis auf einen anderen Anschlussflug umgebucht worden waren. Dass hierin eine Verweigerung des Einstiegs liegen könnte, ist möglich. Aus ähnlichen Gründen hat der Bundesgerichtshof dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften die Frage vorgelegt, ob eine Umbuchung auf einen anderen Flug von Art. 4 Abs. 3 der Verordnung erfasst sein kann (Beschl. v. 7.10.2008 - X ZR 96/06, RRa 2009, 89).

20 Daraus lässt sich aber - entgegen der Revision - nicht ableiten, jede Umbuchung des Anschlussfluges löse den Ausgleichsanspruch aus. Im Streitfall wurde den Klägern der Einstieg in die gebuchte Maschine nicht infolge einer gegen ihren Willen vorgenommenen Umbuchung verwehrt, sondern die Kläger wurden auf einen anderen Flug gebucht, weil und nachdem sie sich, wenn auch ohne ihr Verschulden, zur Abfertigung für den ursprünglich gebuchten Flug nicht rechtzeitig einfinden konnten. In einem solchen Fall kann die Umbuchung keine Einstiegsverweigerung darstellen. Wenn die Revision (ebenso z.B. AG Frankfurt a.M. RRa 2007, 135, 136; AG Hamburg-Harburg RRa 2007, 88 f.; Führich, Beil. zu MDR 7/2007, S. 5) etwas anderes aus Art. 3 Abs. 2 Buchst. b der Verordnung herleiten will, übersieht sie, dass die Vorschrift zu den Bestimmungen über den Anwendungsbereich der Verordnung gehört und nur das Buchungs- und Abfertigungserfordernis (s. oben zu II 1) regelt, aber - auch soweit sie in Art. 2 Buchst. j in Bezug genommen wird - nichts darüber besagt, wann eine "Nichtbeförderung" (*refus d'embarquement*; *denied boarding*) vorliegt, bei welcher dem auf den betreffenden Flug "verlegten" Fluggast - ebenso wie dem auf diesen gebuchten und rechtzeitig zur Ab-

fertigung erschienenen Fluggast - Ansprüche nach den Art. 7 bis 9 der Verordnung zustehen.

21 Soweit schließlich in der Rechtsprechung der Amts- und Landgerichte und der Literatur die Zuerkennung eines Ausgleichsanspruchs mit der Verantwortung des Luftverkehrsunternehmens für seine oder von einem Flugallianzpartner durchgeführten Flüge (LG Leipzig RRa 2009, 94, 97; AG Frankfurt a.M. RRa 2007, 135, 136; AG Hamburg-Harburg RRa 2007, 88, 89; Schmid, RRa 2008, 202, 209) oder damit begründet wird, dass der Anwendungsbereich des Art. 4 Abs. 3 der Verordnung nicht auf Überbuchungsfälle beschränkt sei (LG Berlin RRa 2008, 42, 44; LG Leipzig RRa 2009, 94, 95), wird - möglicherweise begünstigt durch die deutsche Sprachfassung - nicht ausreichend beachtet, dass damit nicht begründet werden kann, warum die von der Verordnung verlangte Verweigerung des Einstiegs und die Erfüllung der Bedingungen des Art. 3 Abs. 2 entbehrlich sein sollten.

22 6. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Meier-Beck Keukenschrijver Mühlens

Achilles Berger

Vorinstanzen:
AG Frankfurt am Main, Entscheidung vom 12.04.2007 - 30 C 1462/06-25 -
OLG Frankfurt/Main, Entscheidung vom 29.05.2008 - 16 U 238/07 -