BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

X ZR 146/11

Verkündet am:
21. August 2012
Wermes,
Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Der X. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. Juni 2012 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Meier-Beck, die Richter Gröning, Dr. Bacher, Hoffmann und die Richterin Schuster

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil der 24. Zivilkammer des Landgerichts Frankfurt am Main vom 8. November 2011 wird auf Kosten der Kläger zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1 Die Kläger verlangen unter anderem Ausgleichszahlungen nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. c, Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 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 (ABl. EG L 46 vom 17. Februar 2004 S. 1 ff.; nachfolgend: Verordnung oder Fluggastrechteverordnung).

2 Sie buchten bei der Beklagten einen Flug von Frankfurt am Main nach Miami und zurück. Der Rückflug war für den 23. Februar 2010 vorgesehen. Für den Zeitraum vom 22. bis 25. Februar 2010 wurde von der Pilotenvereinigung Cockpit ein Streik angekündigt. Die Beklagte annullierte daraufhin am 19. Februar 2010 den Rückflug der Kläger von Miami nach Frankfurt und buch-

Matthias Prinz
Rechtsanwalt www.prinz.law

te sie tags darauf auf einen Flug am 1. März 2010 um. Die Kläger verblieben bis zum 1. März 2010 an ihrem Aufenthaltsort und nutzten ein Mietfahrzeug weiter. Die Beklagte erstattete die Kosten für den verlängerten Aufenthalt, lehnte aber eine Übernahme der Mietwagenkosten ebenso ab wie die Gewährung einer Ausgleichzahlung nach der Verordnung in Höhe von je 600 €.

3 Das Amtsgericht hat der Klage in Höhe von 600 € für die Klägerin zu 1 und in Höhe von 918 € für den Kläger zu 2 jeweils nebst Zinsen stattgegeben und die Beklagte zudem zur Erstattung der vorgerichtlichen Anwaltskosten in Höhe von 223,72 € verurteilt. Das Berufungsgericht hat dem Kläger zu 2 lediglich die Mietwagenkosten samt Zinsanspruch sowie eine anteilige Freistellung von den zu deren Geltendmachung notwendigen vorgerichtlichen Anwaltskosten zugesprochen und die Klage im Übrigen abgewiesen.

4 Hiergegen richtet sich die vom Berufungsgericht zugelassene Revision der Kläger, mit der sie eine Entscheidung nach ihrem zweitinstanzlichen Antrag erstreben, soweit ihre Klage abgewiesen worden ist.

Entscheidungsgründe:

5 I. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, den Klägern stehe kein Anspruch auf die in der Fluggastrechteverordnung für den Fall der Annullierung eines Flugs vorgesehene Ausgleichszahlung zu. Die Annullierung des Rückflugs beruhe auf einem außergewöhnlichen Umstand im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung. Hierzu zähle auch der Streik des eigenen Personals des ausführenden Luftfahrtunternehmens, weil in Erwägungsgrund 14 der Verordnung den Betrieb des ausführenden Luftfahrtunternehmens beeinträchtigende Streiks erwähnt würden, ohne zwischen internen und externen Streiks zu differenzieren. Das Luftfahrtunternehmen habe auch keinen Einfluss darauf, ob gestreikt

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

werde oder nicht. Diese Entscheidung werde von der jeweiligen Gewerkschaft im Rahmen der ihr zukommenden Tarifautonomie getroffen und damit außerhalb des Betriebs des ausführenden Luftfahrtunternehmens. Von diesem könne auch nicht verlangt werden, zur Abwendung der Ausgleichszahlungen den Gewerkschaftsforderungen nachzugeben und damit den Streik abzuwenden.

6 Die Beklagte habe die Annullierung des Rückfluges auch nicht durch zumutbare Maßnahmen vermeiden können. Insbesondere sei sie nicht verpflichtet gewesen, andere Piloten zur Aushilfe anzustellen. Auch wenn der Streik vier Tage im Voraus angekündigt worden sei, reiche dieser Zeitraum nicht aus, für die etwa 4000 zum Streik aufgerufenen Piloten adäquaten Ersatz auf dem Arbeitsmarkt zu finden, deren Eignung und Zuverlässigkeit zu überprüfen und für den entsprechenden Flugzeugtyp zu schulen.

7 II. Diese Ausführungen halten der revisionsrechtlichen Überprüfung stand.

8 1. Den Klägern stehen wegen der Annullierung des Fluges von Miami nach Frankfurt am Main keine Ansprüche auf eine Ausgleichszahlung nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. c, Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung zu, weil sich die Beklagte auf außergewöhnliche Umstände im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung berufen kann, die diesen Anspruch ausschließen. Nach dieser Vorschrift ist ein ausführendes Luftverkehrsunternehmen nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

9 2. Zutreffend hat das Berufungsgericht angenommen, dass der Streikaufruf einer Gewerkschaft im Rahmen einer Tarifauseinandersetzung wie die angekündigte Arbeitsniederlegung der der Vereinigung Cockpit angehörenden

Piloten der Beklagten, auf den die Annullierung nach den nicht angegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts zurückgeht, außergewöhnliche Umständen im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung begründen kann.

10 a) Der Begriff der außergewöhnlichen Umstände ist weder in Art. 2, der verschiedene Begriffsbestimmungen enthält, noch in sonstigen Vorschriften der Verordnung definiert. Inhalt und Reichweite des Tatbestands sind daher im Wege der Auslegung des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung zu ermitteln.

11 Dabei sind die Bedeutung und die Tragweite von Begriffen, die das Unionsrecht nicht definiert, entsprechend ihrem Sinn, dem gewöhnlichen Sprachgebrauch und unter Berücksichtigung des Zusammenhangs, in dem sie verwendet werden, und der mit der betreffenden Regelung verfolgten Ziele zu bestimmen. Auch die Erwägungsgründe eines Unionsrechtsakts können seinen Inhalt präzisieren und sind daher zur Auslegung heranzuziehen. Bestimmungen, die eine Ausnahme von unionsrechtlichen Verbraucherschutzvorschriften darstellen, sind ferner eng, d.h. so auszulegen, dass das vom Unionsgesetzgeber gewollte Schutzniveau gewahrt bleibt (vgl. nur EuGH, Urteil vom 10. März 2005, C-336/03, Slg. 2005, I-1947, Rn. 21 - easyCar; Urteil vom 10. Januar 2006, C-344/04, NJW 2006, 351, Rn. 76 - IATA und ELFAA; Urteil vom 22. Dezember 2008 - C-549/07, Slg. 2008 I-11061 = NJW 2009, 347 = RRa 2009, 35, Rn. 16-18 - Wallentin-Hermann/Alitalia).

12 b) Nach seinem Wortlaut, der - im Unionsrecht nicht anders als im deutschen Recht - den Ausgangspunkt der Auslegung bildet, kennzeichnet es die gegebenenfalls zu einem Wegfall der Ausgleichsverpflichtung führenden Umstände, dass sie außergewöhnlich (englisch "extraordinary", französisch "extraordinaires") sind, d.h. nicht dem gewöhnlichen Lauf der Dinge entsprechen, sondern außerhalb dessen liegen, was üblicherweise mit dem Ablauf der Personenbeförderung im Luftverkehr verbunden ist oder verbunden sein kann.

13 Der Unionsgesetzgeber hat damit einen Begriff gewählt, der - im Ausgangspunkt ähnlich wie das auch in Betracht gezogene (Begründung des Rates zum Gemeinsamen Standpunkt (EG) Nr. 27/2003 vom 18. März 2003, ABl. EU Nr. C125 E v. 27. Mai 2003, S. 70) Kriterium der höheren Gewalt - auf die Erfassung von Ereignissen abzielt, die nicht mit dem Luftverkehr verbunden sind, sondern als - jedenfalls in der Regel von außen kommende - besondere Umstände seine ordnungs- und plangemäße Durchführung beeinträchtigen oder unmöglich machen können. Den dem Begriff der höheren Gewalt immanenten Gesichtspunkt der Unabwendbarkeit hat der Gesetzgeber dabei in der Weise berücksichtigt, dass außergewöhnliche Umstände nicht per se zum Wegfall der Ausgleichspflicht führen. Dies ist vielmehr nur dann der Fall, wenn sich die außergewöhnlichen Umstände auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn von dem Luftverkehrsunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Dies macht zugleich deutlich, dass ein bestimmtes außergewöhnliches Ereignis wie beispielsweise ein Erdbeben oder ein Orkan nicht schon für sich genommen zur Entlastung des Luftverkehrsunternehmens führt, sondern nur dann, wenn die hierdurch hervorgerufenen Bedingungen für die Durchführung eines geplanten Flugs auch bei Aufbietung aller möglichen und zumutbaren Mittel nicht in der Weise verändert oder sonst beeinflusst werden können, dass der Flug planmäßig durchgeführt werden kann (vgl. EuGH, Wallentin-Hermann/Alitalia Rn. 22).

14 Dies entspricht der Zielsetzung der Verordnung, den Verbraucher vor dem "Ärgernis" insbesondere von Annullierungen zu bewahren, die aus der Sicht des Luftverkehrsunternehmens wirtschaftlich vernünftig sind, die sich aber im Interesse der betroffenen Reisenden bei der gebotenen Rücksichtnahme auf deren Belange und der Aufbietung aller zumutbaren Mittel vermeiden ließen. Nach Erwägungsgrund 12 sollen das Ärgernis und die Unannehmlichkeiten, die Fluggästen durch die Annullierung von Flügen entstehen, dadurch verringert werden, dass die Luftverkehrsunternehmen veranlasst werden, die Fluggäste

vor der planmäßigen Abflugzeit über Annullierungen zu unterrichten und ihnen darüber hinaus eine zumutbare anderweitige Beförderung anzubieten, so dass die Fluggäste umdisponieren können. (Nur) wenn dies nicht möglich ist oder nicht geschieht, sollen die Luftverkehrsunternehmen den Fluggästen einen Ausgleich leisten.

15 Indem er für die Befreiung von der Ausgleichspflicht außergewöhnliche Umstände verlangt, lässt der Gesetzgeber zudem nicht jedes unvermeidbare Ereignis genügen, sondern weist auch unvermeidbare Hindernisse für die planmäßige Durchführung eines Flugs der Risikosphäre des Luftverkehrsunternehmens zu, sofern sie nicht als außergewöhnlich aus den üblichen und erwartbaren Abläufen des Luftverkehrs herausragen. Ein technischer Defekt, wie er beim Betrieb eines Flugzeugs auftreten kann, begründet daher regelmäßig auch dann, wenn das Luftverkehrsunternehmen alle Wartungsintervalle eingehalten und die Wartung ordnungsgemäß durchgeführt hat, regelmäßig keine außergewöhnlichen Umstände im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (BGH, Urteil vom 12. November 2009 - Xa ZR 76/07, NJW 2010, 1070 = RRa 2010, 34, Rn. 23). Hierdurch wird dem angestrebten Verbraucherschutz zu praktischer Wirksamkeit verholfen, denn die Vermeidbarkeit eines technischen Defekts kann von den hierdurch betroffenen Verbrauchern regelmäßig nicht beurteilt werden und wäre auch in einem gerichtlichen Verfahren nur mit unverhältnismäßigem Aufwand und ungewissem Ausgang zu klären, was sich zugleich, käme es hierauf an, regelmäßig als Hindernis für die Durchsetzung berechtigter Ansprüche erwiese.

16 c) Erwägungsgrund 14 der Verordnung bestätigt und bekräftigt dieses sich aus Wortlaut und Zweck der Norm ergebende Verständnis. Danach können außergewöhnliche Umstände insbesondere bei politischer Instabilität, mit der Durchführung des betreffenden Fluges nicht zu vereinbarenden Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, unerwarteten Flugsicherheitsmängeln und den Be-

trieb eines ausführenden Luftverkehrsunternehmens beeinträchtigenden Streiks eintreten. Nach Erwägungsgrund 15 "sollte" sogar vom Vorliegen außergewöhnlicher Umstände ausgegangen werden, wenn eine Entscheidung des Flugverkehrsmanagements zu einem einzelnen Flugzeug an einem bestimmten Tag zur Folge hat, dass es, obgleich alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung dieser Folge ergriffen wurden, bei einem oder mehreren Flügen des betreffenden Flugzeugs zu einer großen Verspätung, einer Verspätung bis zum nächsten Tag oder zu einer Annullierung kommt. Beide Erwägungsgründe zeigen, dass für die Qualifikation der Umstände als außergewöhnlich weder ihre - möglicherweise vielfältigen - Ursachen noch ihre Herkunft aus dem Verantwortungsbereich des Luftverkehrsunternehmens oder eines Dritten oder ihre generelle Unbeeinflussbarkeit entscheidend sind, sondern vielmehr der Umstand, dass sie sich von denjenigen Ereignissen unterscheiden, mit denen typischerweise bei der Durchführung eines einzelnen Fluges gerechnet werden muss.

17 d) In der Rechtssache Wallentin-Hermann/Alitalia, in der es um die Frage ging, ob ein bei einem Flugzeug aufgetretenes technisches Problem außergewöhnliche Umstände begründen könne, hat der Gerichtshof der Europäischen Union die Vorschrift in Übereinstimmung mit diesen Grundsätzen ausgelegt: Auch wenn der Gemeinschaftsgesetzgeber "unerwartete Flugsicherheitsmängel" in die Aufzählung nach Erwägungsgrund 14 aufgenommen habe und ein technisches Problem eines Flugzeugs zu solchen Mängeln gezählt werden könne, könnten die Umstände im Zusammenhang mit einem solchen Vorkommnis dennoch nur dann als "außergewöhnlich" im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung qualifiziert werden, wenn sie ein Vorkommnis beträfen, das wie die in Erwägungsgrund 14 aufgezählten nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftverkehrsunternehmens und aufgrund seiner Natur oder Ursache von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen sei (Rn. 23). Angesichts der besonderen Bedingungen, unter denen der Luftverkehr durchgeführt werde, und des Maßes an technischer Komplexität der Flugzeuge sähen sich die Luft-

verkehrsunternehmen bei der Ausübung ihrer Tätigkeit gewöhnlich verschiedenen technischen Problemen gegenüber, die der Betrieb solcher Maschinen unausweichlich mit sich bringe und zu deren Vermeidung diese regelmäßigen und strikten Kontrollen unterlägen, die Bestandteil der gewöhnlichen Betriebsbedingungen der Luftverkehrsunternehmen seien. Die Behebung eines technischen Problems, das auf die fehlerhafte Wartung einer Maschine zurückzuführen sei, sei daher Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftverkehrsunternehmens. Folglich könnten technische Probleme, die sich bei der Wartung von Flugzeugen zeigten oder infolge einer unterbliebenen Wartung aufträten, als solche keine außergewöhnlichen Umstände darstellen (Rn. 24 f.). Es lasse sich indessen nicht ausschließen, dass technische Probleme zu solchen außergewöhnlichen Umständen zu rechnen seien, soweit sie auf Vorkommnisse zurückzuführen seien, die nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftverkehrsunternehmens und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen seien. So verhielte es sich z.B. dann, wenn der Hersteller der Maschinen, aus denen die Flotte des betroffenen Luftverkehrsunternehmens bestehe, oder eine zuständige Behörde entdeckte, dass die bereits in Betrieb genommenen Maschinen mit einem versteckten Fabrikationsfehler behaftet seien, der die Flugsicherheit beeinträchtige, und Gleiches würde bei durch Sabotageakte oder terroristische Handlungen verursachten Schäden an den Flugzeugen gelten (Rn. 26).

18 Der Bundesgerichtshof hat hieraus abgeleitet, dass technische Defekte, wie sie beim Betrieb eines Flugzeugs typischerweise auftreten, grundsätzlich keine außergewöhnlichen Umstände begründen, und zwar auch dann nicht, wenn das Luftverkehrsunternehmen alle vorgeschriebenen oder sonst bei Beachtung der erforderlichen Sorgfalt gebotenen Wartungsarbeiten frist- und ordnungsgemäß ausgeführt hat. Solche Defekte sind Teil der normalen Tätigkeit des betroffenen Luftverkehrsunternehmens (BGH, Urteil vom 12. November 2009- Xa ZR 76/07, NJW 2010, 1070 = RRa 2010, 34, Rn. 23). Anders verhält

es sich dann, wenn ein technischer Defekt ein nicht beherrschbares Vorkommnis zur Folge hat, das außerhalb des Rahmens der normalen Betriebstätigkeit des Luftverkehrsunternehmens liegt. Dies kann sich zum einen daraus ergeben, dass nicht nur ein einzelnes Flugzeug betroffen ist, sondern der gesamte über einen Flughafen abgewickelte Luftverkehr oder die gesamte Flotte eines Luftverkehrsunternehmens, beispielsweise weil die technischen Einrichtungen eines Flughafens versagen oder ein versteckter Fabrikationsfehler die gesamte oder einen wesentlichen Teil der Flotte des Luftverkehrsunternehmens betrifft. Solche Fälle sind nicht Teil der normalen Betriebstätigkeit; in diesen Fällen kommt der Luftverkehr oder die Betriebstätigkeit eines oder mehrerer Luftverkehrsunternehmen vielmehr ganz oder teilweise zum Erliegen. Die Außergewöhnlichkeit der Umstände kann sich zum anderen aber auch aus der Natur eines - gegebenenfalls nur ein einzelnes Flugzeug betreffenden - Vorkommnisses ergeben, das wie ein Sabotageakt oder ein terroristischer Anschlag außerhalb dessen liegt, womit im Rahmen der normalen Betriebstätigkeit eines Luftverkehrsunternehmens gerechnet werden muss.

19 e) Die Prüfung, ob ein technisches Problem in diesem Sinne auf ein Vorkommnis zurückzuführen ist, das nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftverkehrsunternehmens und von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen ist, hat der Gerichtshof dem nationalen Richter überantwortet (EuGH, Wallentin-Hermann/Alitalia Rn. 27); sie ist grundsätzlich Aufgabe des Tatrichters.

20 f) Die vom Gerichtshof für technische Defekte entwickelten Maßstäbe sind auch dann heranzuziehen, wenn Vorkommnisse, wie etwa die in Erwägungsgrund 14 - beispielhaft (EuGH, Wallentin-Hermann/Alitalia Rn. 22) - genannten Fälle politischer Instabilität, mit der Durchführung eines Flugs nicht zu vereinbarende Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, und den Betrieb eines Luftverkehrsunternehmens beeinträchtigende Streiks als Ursache außerge-

wöhnlicher Umstände in Betracht kommen. Auch insoweit ist maßgeblich, ob die Annullierung auf ungewöhnliche, außerhalb des Rahmens der normalen Betriebstätigkeit des Luftverkehrsunternehmens liegende und von ihm nicht zu beherrschende Gegebenheiten zurückgeht.

21 Sofern - wie im Streitfall - ein Streik in Rede steht, kommt es dabei - jedenfalls im Grundsatz - nicht darauf an, ob der Betrieb des Luftverkehrsunternehmens durch eine Tarifauseinandersetzung zwischen Dritten, beispielsweise durch einen Streik von Beschäftigten des Flughafenbetreibers oder eines mit betriebswesentlichen Aufgaben wie etwa der Sicherheitskontrolle beauftragten anderen Unternehmens oder dadurch beeinträchtigt wird, dass eigene Mitarbeiter des ausführenden Luftverkehrsunternehmens wie Bodenpersonal oder fliegendes Personal in den Ausstand treten. Weder der Wortlaut des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung noch Erwägungsgrund 14 oder der vorstehend dargestellte Sinn und Zweck der Vorschrift bieten für eine solche Unterscheidung einen Anhaltspunkt.

22 Auch der Streik eigener Mitarbeiter geht typischerweise von einer Gewerkschaft aus, die von dem auf der Gegenseite stehenden Tarifpartner, der der Arbeitgeber der Mitarbeiter, aber auch eine Arbeitgeberorganisation sein kann, verbesserte Arbeitsbedingungen oder höhere Löhne erstreiten will. Zu diesem Zweck ruft sie ihre Mitglieder zur Teilnahme am Arbeitskampf auf. Ein solcher Arbeitskampf ist Mittel der unionsrechtlich geschützten Koalitionsfreiheit (Art. 12 Abs. 1 und Art. 28 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union [ABl. C 364/1 ff. vom 18. Dezember 2000, vgl. hierzu Streinz, EUV/AEUV, 2. Aufl., Art. 28 GR-Charta, Rn. 4]) und suspendiert, jedenfalls soweit zur Ermöglichung des Arbeitskampfes erforderlich, die sonst bestehenden Rechte und Pflichten aus dem Arbeitsvertrag. Der Streikaufruf wirkt - auch soweit er zu einem Ausstand der eigenen Beschäftigten führt - "von außen" auf das Luftverkehrsunternehmen ein und ist nicht Teil der normalen Ausübung seiner Tätig-

keit. Denn er zielt gerade darauf, als Kampfmittel der Auseinandersetzung um einen neuen oder anderen Tarifvertrag die "normale Ausübung der Tätigkeit" zu beeinträchtigen und wenn möglich vollständig lahmzulegen. Er betrifft demgemäß in aller Regel auch nicht nur einen einzelnen oder einzelne Flüge, sondern typischerweise die gesamte oder zumindest wesentliche Teile der gesamten Tätigkeit des Luftverkehrsunternehmens. Der Zweck der Verordnung, die Fluggäste - auch durch die Pflicht zu Ausgleichszahlungen - vor dem "Ärgernis" (EuGH, IATA und ELFAA Rn. 69; Wallentin-Hermann/Alitalia Rn. 18) - grundsätzlich - vermeidbarer Annullierungen zu schützen, kommt bei einem solchen Streik ebenso wenig zum Tragen wie in denjenigen Fällen, in denen ein externer Arbeitskampf oder ein sonstiges Ereignis dazu führt, dass die normale Betriebstätigkeit eines Luftverkehrsunternehmens ganz oder zu wesentlichen Teilen zum Erliegen kommt. Im Übrigen können, wie ein vom West London County Court entschiedener Fall belegt, in dem Mitarbeiter eines Luftverkehrsunternehmens in einen wilden Streik traten, weil der Flughafenbetreiber die Betrauung des Luftverkehrsunternehmens mit der Gepäck-Bodenbeförderung nicht fortsetzen wollte (zitiert nach Galán, www.mondaq.com/article.asp?articleid=82136), beide Konstellationen ineinander übergehen.

23 g) Der Senat kann die vorstehende Auslegung der Verordnung seiner weiteren Sachprüfung zugrunde legen, ohne zuvor eine Vorabentscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union einzuholen. Denn das dargelegte Normverständnis ergibt sich, wie ausgeführt, aus Wortlaut und Zweck der Verordnung und steht in Einklang mit der Auslegung des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung durch die bereits ergangene Rechtsprechung des Gerichtshofs. Die Erwägungen, auf die der Gerichtshof die Auslegung der Vorschrift in den oben angeführten Entscheidungen gestützt hat, greifen auch im Streitfall. Der Senat hat auf der Grundlage dieser Rechtsprechung keine Zweifel, dass der Gerichtshof für außergewöhnliche Umstände, die aufgrund eines Streiks eintreten, zu keiner

anderen Beurteilung gelangt als für die übrigen in Erwägungsgrund 14 der Verordnung beispielhaft aufgezählten Fallgestaltungen.

24 Dem steht nicht entgegen, dass das Landgericht Köln (Urteil vom 27. Oktober 2011 - 6 S 282/10, aufgehoben durch die Entscheidung des Senats vom heutigen Tage in der Parallelsache X ZR 138/11) in Übereinstimmung mit einigen Stimmen in der Literatur (s. etwa Bartlik, RRa 2009, 272, 278; Schmid, NJW 2006, 1841, 1843; A. Staudinger, RRa 2006, 254, 255 f. [anders derselbe in: Staudinger, BGB, 13. Bearb. 2012, § 651j Rn. 22 f.]) zu einem abweichenden Ergebnis gelangt ist. Denn dies wird, soweit es näher begründet wird, zum einen mit einer entsprechenden Auslegung des Art. 19 des Montrealer Übereinkommens gerechtfertigt, zum anderen mit der Annahme, dass Tarifkonflikte mit den eigenen Mitarbeitern zum allgemeinen Betriebsrisiko des Luftverkehrsunternehmens zählten. Auf beide Gesichtspunkte kommt es indessen weder nach dem Wortlaut der Verordnung noch nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union entscheidend an.

25 3. Im Streitfall hat das Berufungsgericht aus dem festgestellten Sachverhalt rechtsfehlerfrei geschlossen, dass die Streikankündigung der Vereinigung Cockpit, geeignet war, außergewöhnliche Umstände im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung herbeizuführen.

26 a) Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts richtete sich der Streikaufruf der Pilotenvereinigung Cockpit an etwa 4000 Piloten. Die Beklagte musste damit rechnen, dass die überwiegende Zahl der angesprochenen Mitarbeiter dem Streikaufruf nachkommen würde. Es ging also nicht darum, einen etwa durch Krankheit eingetretenen Ausfall einer geringen Anzahl von Mitarbeitern zu kompensieren, sondern auf einen drohenden Ausfall zumindest eines erheblichen Teils des Pilotenpersonals zu reagieren. Die Beklagte musste davon ausgehen, dass ihr als Folge des Streiks keine zur Einhaltung des gesamten Flugplans ausreichende Anzahl von Piloten zur Verfügung stehen würde

und deshalb eine nicht unerhebliche Zahl der von ihr geplanten Flüge nicht oder nicht wie vorgesehen würde durchgeführt werden können; sie hatte deshalb Anlass, bereits auf die Ankündigung des Streiks zu reagieren und den Flugplan so zu reorganisieren, dass zum einen die Beeinträchtigungen der Fluggäste durch den Streik so gering wie unter den gegebenen Umständen möglich ausfallen würden und sie zum anderen in der Lage sein würde, nach Beendigung des Streiks sobald wie möglich zum Normalbetrieb zurückzukehren. Eine solche Situation kann nicht zur normalen Tätigkeit eines Luftverkehrsunternehmens gerechnet werden.

27 b) Die Berufung der Beklagten auf außergewöhnliche Umstände scheidet nicht deswegen aus, weil die Situation für die Beklagte beherrschbar war.

28 In aller Regel kann eine außergewöhnliche Umstände ausschließende Beherrschbarkeit der Situation bei einer Tarifauseinandersetzung nicht angenommen werden. Die Entscheidung, einen Streik durchzuführen, wird von der Arbeitnehmerseite im Rahmen der ihr zukommenden Tarifautonomie getroffen und damit außerhalb des Betriebs des ausführenden Luftverkehrsunternehmens. Daraus folgt, dass das Luftverkehrsunternehmen regelmäßig auch bei eigenen Mitarbeitern keinen rechtlich erheblichen Einfluss darauf hat, ob gestreikt wird oder nicht. Dabei verfängt das Argument nicht, das ausführende Luftverkehrsunternehmen habe es bei betriebsinternen Streiks in der Hand, den Forderungen nachzukommen und dadurch den Streik abzuwenden. Damit würde von dem Luftverkehrsunternehmen verlangt, auf seine unionsrechtlich geschützte Koalitionsfreiheit zu verzichten und sich im Arbeitskampf von vornherein in die Rolle des Unterlegenen zu begeben. Dies wäre weder dem Luftverkehrsunternehmen zumutbar noch läge es im längerfristigen Interesse der Fluggäste.

29 Aus den Feststellungen des Berufungsgerichts ergibt sich nichts dafür, dass im Streitfall etwas anderes gelten könnte.

30 4. Die Würdigung des Berufungsgerichts, die Beklagte habe alle zumutbaren Maßnahmen im Sinne des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung ergriffen, um die Annullierung des von den Klägern gebuchten Flugs zu vermeiden, hält gleichfalls der revisionsrechtlichen Nachprüfung stand.

31 a) Welche Maßnahmen einem ausführenden Luftverkehrsunternehmen zuzumuten sind, also in persönlicher, technischer und wirtschaftlicher Hinsicht erwartet werden können, um zu vermeiden, dass außergewöhnliche Umstände zur Annullierung eines bestimmten Fluges führen, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls zu diesem Zeitpunkt (EuGH, Wallentin-Hermann/Alitalia Rn. 42; Urteil vom 12. Mai 2011 - Rs. C-294/10, NJW 2011, 2865 = RRa 2011, 125 Rn. 25, 29 f. - Eglītis und Ratnieks). Der Gerichtshof geht von einem flexiblen und vom Einzelfall abhängigen Begriff der zumutbaren Maßnahme aus, wobei es Sache des nationalen Gerichts ist zu beurteilen, ob in dem ihm vorliegenden Fall angenommen werden kann, dass das Luftverkehrsunternehmen die der Situation angemessenen Maßnahmen getroffen hat (EuGH, Eglītis und Ratnieks, Rn. 30). Auch bei einer streikbedingten Beeinträchtigung des Flugplans sind demgemäß die konkreten Umstände des Einzelfalls maßgeblich.

32 b) Lassen außergewöhnliche Umstände besorgen, dass dem Luftverkehrsunternehmen demnächst ein erheblicher Teil seiner Piloten nicht zur Verfügung stehen wird, können an die Darlegung der Gründe, warum ein bestimmter Flug annulliert worden ist, keine hohen Anforderungen gestellt werden.

33 In einer solchen Situation steht das Luftverkehrsunternehmen vor der Aufgabe, den Betriebsablauf möglichst schon im Vorfeld entsprechend zu reorganisieren. Hierbei hat es wie bereits dargelegt vor allem darauf hinzuwirken, dass die Beeinträchtigung für die Gesamtheit der Fluggäste möglichst gering ausfällt und dass nach dem Wegfall der Beeinträchtigungen möglichst schnell wieder der Normalbetrieb aufgenommen werden kann. Schöpft das Luftverkehrsunternehmen unter Einhaltung dieser Anforderungen die ihm zur Verfü-

gung stehenden Ressourcen in dem gebotenen Umfang aus, kann die Nichtdurchführung eines einzelnen Fluges in der Regel nicht allein deshalb als vermeidbar angesehen werden, weil stattdessen ein anderer Flug hätte annulliert werden können. In Anbetracht der komplexen Entscheidungssituation, bei der eine Vielzahl von Flügen sowie deren Verknüpfung untereinander zu berücksichtigen sind, ist dem Luftverkehrsunternehmen vielmehr der erforderliche Spielraum bei der Beurteilung der zweckmäßigen Maßnahmen zuzubilligen. Eine Verkürzung der Verbraucherrechte ist hierdurch nicht zu besorgen, da es nicht zuletzt im eigenen wirtschaftlichen Interesse des Luftverkehrsunternehmens liegt, die Auswirkungen des Streiks und die streikbedingten Beeinträchtigungen der Fluggäste so gering wie möglich zu halten.

34 Soweit es um die Möglichkeit geht, Aushilfspersonal einzusetzen, wird das Luftverkehrsunternehmen in der Regel nur dann Anlass zu detaillierterem Vortrag haben, wenn sich aus dem unstreitigen Sachverhalt oder aus dem Vortrag der Gegenseite konkrete Anhaltspunkte dafür ergeben, dass die kurzfristige Verpflichtung von Aushilfspiloten möglich und zumutbar war.

35 c) Danach hat das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei angenommen, dass die Beklagte die Absage des Flugs nicht vermeiden konnte.

36 aa) Das Berufungsgericht hat unangegriffen festgestellt, dass durch den Streik die Flugplanung gestört war; bereits der Hinflug der für den Flug Miami-Frankfurt eingeplanten Maschine fand streikbedingt nicht statt, so dass für den Rückflug keine Maschine zur Verfügung stand. Den unbestrittenen Vortrag der Beklagten, sie habe einen Sonderflugplan aufgestellt und dabei berücksichtigen müssen, dass ungewiss war, in welchem Umfang Personal zur Verfügung stand, zumal der Streik nicht nur auf innerdeutsche Flüge beschränkt gewesen sei, hat das Berufungsgericht zwar nicht ausdrücklich erwähnt, er ist jedoch ersichtlich in seine Würdigung eingeflossen.

37 Die von der Beklagten getroffenen Maßnahmen (u.a. Erstellen eines Sonderflugplans) waren geeignet und zumutbar, um den Folgen des Streiks zu begegnen und Annullierungen auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Im Streitfall stand schon das vorgesehene Flugzeug wegen des durch den Streik verhinderten Hinflugs von Frankfurt am Main nach Miami am Tag vor der Abreise nicht zur Verfügung. Ob das Vorhalten von Ersatzflugzeugen in den Vereinigten Staaten oder die von der Revision für geboten erachtete Anmietung eines Ersatzflugzeugs wirtschaftlich zumutbar gewesen wäre, bedarf keiner Erörterung. Denn jedenfalls die personellen Mittel waren - was Ziel eines Streiks ist, zu dem etwa 4000 Piloten aufgerufen sind - infolge des ausgefallenen Hinflugs und des an die Piloten gerichteten Streikaufruf erschöpft. Dass in den Tatsacheninstanzen Anhaltspunkte dafür dargetan worden wären, dass der Beklagten die kurzfristige Verpflichtung von Aushilfspiloten möglich und zumutbar gewesen wäre, zeigt die Revision nicht auf; dies liegt auch fern.

38 bb) Die Rüge der Revision, die Beklagte habe nicht vorgetragen, dass auch eine Umbuchung der Reisenden auf den Flug eines anderen Luftverkehrsunternehmens als zumutbare Maßnahme unmöglich gewesen sei, ist unerheblich. Die Annullierung des von den Klägern gebuchten Flugs konnte die Beklagte auf diese Weise nicht verhindern.

39 III. Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 Abs. 1 ZPO.

Meier-Beck Gröning Bacher

Hoffmann Schuster

Vorinstanzen:
AG Frankfurt am Main, Entscheidung vom 24.03.2011 - 32 C 2262/10-41 -
LG Frankfurt am Main, Entscheidung vom 08.11.2011 - 2-24 S 80/11 -